Revista de Aeronáutica y Astronautica

NUMERO 727 OCTUBRE 2003



Sumario Sumario Sumario Sumario Sumario



Nuestra portada: *Desde el mes de noviembre de 1994 hasta julio de 2002, el destacamento Icaro del Ejército del Aire ha mantenido una actividad ininterrumpida durante estos casi ocho años.* **Foto: José Terol**

REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA NUMERO 727 OCTUBRE 2003





artículos



Director:
Coronel: **Antonio Rodríguez Villena**

Consejo de Redacción:
Coronel: **Francisco Javier García Arnaiz**
Coronel: **Jesús Pinillos Prieto**
Coronel: **Santiago Sánchez Ripollés**
Coronel: **Carlos Sánchez Bariego**
Teniente Coronel: **Joaquín Díaz Martínez**
Teniente Coronel: **José Mª Salom Piqueres**
Teniente Coronel: **Pedro Armero Segura**
Teniente Coronel: **Carlos Maestro Fernández**
Teniente Coronel: **Juan A. Toledano Mancheño**
Comandante: **Antonio Mª Alonso Ibáñez**
Teniente: **Juan A. Rodríguez Medina**

SECCIONES FIJAS
AVIACION MILITAR: Coronel **Jesús Pinillos Prieto**. AVIACION CIVIL: **José Antonio Martínez Cabeza**. INDUSTRIA Y TECNOLOGIA: Comandante **Julio Crego Lourido**. ESPACIO: **David Corral Hernández**. PANORAMA DE LA OTAN: General **Federico Yaniz Velasco**. SUBOFICIALES: Subteniente **Enrique Caballero Calderón**. EL VIGIA: **"Canario" Azaola**. INTERNET: Teniente Coronel **Roberto Plà**. RECOMENDAMOS: Coronel **Santiago Sánchez Ripollés**. ¿SABIAS QUÉ?: Coronel **Emilio Dáneo Palacios**. BIBLIOGRAFIA: **Alcano.**

Preimpresión:
Revista de Aeronáutica y Astronáutica

Impresión:
Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire

Número normal ....2,10 euros
Suscripción anual..................................18,12 euros
Suscripción Unión Europea..........................38,47 euros
Suscripción extranjero ....42,08 euros
IVA incluido (más gastos de envío)

REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA

Edita


MINISTERIO DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

NIPO. 076-03-009-2
Depósito M-5416-1960 - ISSN 0034 - 7.647

Teléfonos
Director:................................91 544 91 21
SCTM:...8124567
Redacción: 91 544 49 99
...........91 549 70 00, ext. 3183
Suscripciones y Administración: 91 549 70 00
.......................Ext. 31 84
Fax: 91 549 14 53

Princesa, 88 - 28008 - MADRID

NORMAS DE COLABORACION

Pueden colaborar con la Revista de Aeronáutica y Astronáutica toda persona que lo desee, siempre que se atenga a las siguientes normas:

1. Los artículos deben tener relación con la Aeronáutica y la Astronáutica, las Fuerzas Armadas, el espíritu militar y, en general, con todos los temas que puedan ser de interés para los miembros del Ejército del Aire.

2. Tienen que ser originales y escritos especialmente para la Revista, con estilo adecuado para ser publicados en ella.

3. El texto de los trabajos no puede tener una extensión mayor de OCHO folios de 32 líneas cada uno, que equivalen a unas 3.000 palabras. Aunque los gráficos, fotografías, dibujos y anexos que acompañen al artículo no entran en el cómputo de los ocho folios, se publicarán a juicio de la Redacción y según el espacio disponible.

Los trabajos podrán presentarse indistintamente mecanografiados o en soporte informático, adjuntando copia impresa de los mismos.

4. De los gráficos, dibujos y fotografías se utilizarán aquellos que mejor admitan su reproducción.

5. Además del título deberá figurar el nombre del autor, así como su domicilio y teléfono. Si es militar, su empleo y destino.

6. Cuando se empleen acrónimos, siglas o abreviaturas, la primera vez tras indicar su significado completo, se pondrá entre paréntesis el acrónimo, la sigla o abreviatura correpondiente. Al final de todo artículo podrá indicarse, si es el caso, la bibliografía o trabajos consultados.

7. Siempre se acusará recibo de los trabajos recibidos, pero ello no compromete a su publicación. No se mantendrá correspondencia sobre los trabajos, ni se devolverá ningún original recibido.

8. Toda colaboración publicada será remunerada de acuerdo con las tarifas vigentes dictadas al efecto para el Programa Editorial del Ministerio de Defensa.

9. Los trabajos publicados representan exclusivamente la opinión personal de sus colaboradores.

10. Todo trabajo o colaboración se enviará a:

REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA
Redacción, Princesa, 88. 28008 - MADRID

LIBRERÍAS Y QUIOSCOS DONDE SE PUEDE ADQUIRIR LA REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA

En **ASTURIAS**: QUIOSCO JUAN CARLOS (JUAN CARLOS PRIETO). C/ Marqués de Urquijo, 18. (Gijón). En **BARCELONA**: LIBRERIA MIGUEL CREUS. C/ Congost, 11. LIBRERIA DIDAC (REMEDIOS MAYOR GARRIGA). C/Vilamero, 90. En **BILBAO**: LIBRERIA CAMARA. C/ Euscalduna, 6. En **CADIZ**: LIBRERIA JAIME (José L. Jaime Serrano). C/ Corneta Soto Guerrero, s/n. En **LA RIOJA**: LIBRERIA PARACUELLOS. C/ Muro del Carmen, 2. (Logroño). En **MADRID:** QUIOSCO GALAXIA. C/ Fernando el Católico, 86. QUIOSCO CEA BERMUDEZ. C/ Cea Bermúdez, 43. QUIOSCO CIBELES. Plaza de Cibeles. QUIOSCO PRINCESA. C/ Princesa, 82. QUIOSCO FELIPE II. Avda. Felipe II. LIBRERIA GAUDI. C/ Argensola, 13. QUIOSCO FÉLIX MARTINEZ. C/ Sambara, 94. (Pueblo Nuevo). PRENSA CERVANTES (Javier Vizuete). C/ Fenelón, 5. QUIOSCO MARIA SANCHEZ AGUILERA ALEGRE. C/ Goya, 23. En **MURCIA**: REVISTAS MAYOR (Antonio Gomariz). C/ Mayor, 27. (Cartagena). En **VALENCIA**: LIBRERIA KATHEDRAL (José Miguel Sánchez Sánchez). C/ Linares 6, bajo. En **ZARAGOZA**: ESTABLECIMIENTOS ALMER. C/ San Juan de la Cruz, 3.

Editorial

El Ejército del Aire en la crisis de los Balcanes

DESDE junio de 1993 y con ocasión de las crisis surgidas en los Balcanes por la desintegración de la antigua Yugoslavia, numeroso personal y material del Ejército del Aire ha contribuido, y sigue contribuyendo en la actualidad, a poner fin a las tragedias humanitarias ocurridas en el corazón de Europa. Se han realizado, principalmente, misiones de bombardeo, reconocimiento marítimo, transporte aéreo y de conducción de aviones hacia los objetivos señalados. Además, se ha participado como observadores en las distintas misiones de ONU, OSCE y Unión Europea, y ocupado puestos de dirección y asesoramiento en diferentes cuarteles generales. Misiones, todas ellas, en las que el personal ha dado lo mejor de sí mismo superando cuantas dificultades se han planteado.

EN este contexto, especialmente significativa fue la constitución del Destacamento Ícaro en noviembre de 1994. El Ejército del Aire adquirió por primera vez un completo carácter expedicionario, al desplegar aviones de combate fuera del territorio nacional para tomar parte en operaciones reales, entre las que se incluye la primera acción de combate realizada por la OTAN en toda su historia. Hubo que elaborar un concepto logístico no realizado hasta el momento y buscar la completa interoperabilidad con nuestros aliados en las diferentes misiones llevadas a cabo, entre otras, de patrulla aérea de combate, apoyo aéreo cercano, ataques aéreos sobre objetivos designados, supresión de las defensas aéreas enemigas y reabastecimiento en vuelo. Al final, cuando en julio de 2002 se abandonaron las instalaciones de la Base Aérea de Aviano tras realizar más de 12.800 misiones, el Ejército del Aire puso fin a uno de los capítulos más notables de su historia reciente.

LAS exigentes condiciones en las que fueron realizadas las acciones de combate, sobre todo en los momentos álgidos de las crisis en Bosnia-Herzegovina y Kosovo, no pasaron desapercibidas. Prueba de ello fue la concesión al Destacamento Ícaro de la máxima condecoración militar del Ejército del Aire en tiempos de paz. La Medalla Aérea con carácter colectivo, impuesta por Su Majestad El Rey, fue el reconocimiento al valor y virtudes militares y aeronáuticas demostradas por quienes formaron parte del Destacamento. También, sin duda, con esta condecoración se reconoció el esfuerzo de todas las Unidades del Ejército del Aire que directa o indirectamente participaron en las crisis de los Balcanes o apoyaron las operaciones desde territorio nacional.

NUMEROSAS fueron las enseñanzas que se extrajeron durante estos casi ocho años de actividad ininterrumpida. No es aventurado afirmar que los avances experimentados por el Ejército del Aire en estos últimos años en las áreas de planeamiento, táctica, logística, inteligencia y comunicaciones se deben, en gran parte, a esta experiencia adquirida. Lecciones aprendidas que, por otro lado, han sido referente obligado en los posteriores Destacamentos en los que se ha participado y a buen seguro lo seguirán siendo en el futuro. No en vano, esta crisis, que dio el espaldarazo definitivo al Poder Aéreo como herramienta fundamental para la resolución de conflictos, constituyó también una oportunidad única para llevar a cabo el mejor modelo de evaluación operativa al que puede aspirar una Fuerza Aérea: entrar en combate.

Icaro y más

Fco. Javier Garcia Arnaiz
Coronel de Aviación

A pesar de que en 1994, cuando fue decidida la participación del Ejército del Aire con aviones de combate en la crisis de los Balcanes, se era consciente de la importancia que tal paso iba a tener, pocos pensaban que la influencia de la participación iba a ser tan profunda y a prolongarse tanto en el tiempo como al final ocurrió.

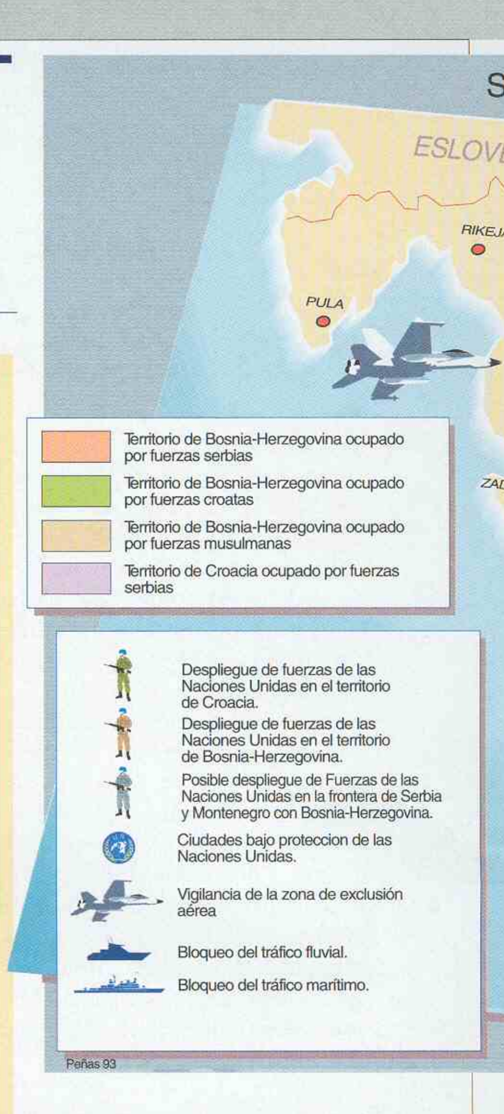
La experiencia previa que se había obtenido en otros destacamentos prolongados, como el de Namibia o Guinea, no iba a ser del todo útil, ya que la naturaleza de la misión y los medios empleados eran totalmente distintos. Por otro lado, y a pesar de que inicialmente se estaba participando en una operación liderada por la ONU, la integración se hacía en un esquema aéreo diseñado por la OTAN, con lo que ello tenía de encontrarse trabajando en un ambiente conocido a través de los ejercicios previos y en el que se iban a poner sobre el tapete los procedimientos y técnicas que se llevaban entrenando largo tiempo. Sin embargo, la gran cantidad y diversidad de participantes, junto con la prolongación en el tiempo de la operación, hizo que al final se llegase a un nuevo concepto de operación multinacional, en la que la interoperabilidad de medios, procedimientos y técnicas es un valor primario de cualquier fuerza militar capaz. Tras las operaciones en los Balcanes, ha quedado demostrado que las Fuerzas Armadas no sólo deben ser capaces de cumplir con eficacia sus misiones directamente relacionadas con los intereses nacionales, sino que además deben ser capaces de integrarse en formaciones multinacionales que defiendan los intereses comunes de los que participe la propia nación.

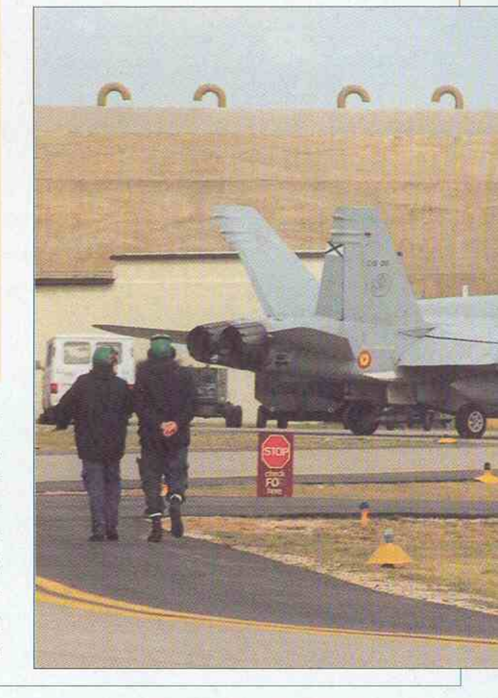
Lo que inicialmente consistía en participaciones puntuales a base de un avión de enlace C-212 (T-12), un avión de Patrulla Marítima P-3, y equipos de control aerotáctico TACPs, junto con los correspondientes oficiales en puestos de los diversos cuarteles generales y centros de mando implicados en la Operación, aumentó con la llegada de los F-18 (C-15) y C-130 (T-10) para reabastecimiento en vuelo a la Base Italiana de Aviano en

ESTRUCTURA DEL NÚMERO

Se ha dividido la revista en varios grandes apartados, algunos con subapartados:

Cada apartado o subapartado comienza con un listado de los artículos publicados por RAA cuya lectura se recomienda para conseguir información sobre el tema tratado, y a continuación siguen uno o varios artículos escritos específicamente para este número. En algunos casos, solamente se incluye el listado de artículos recomendados, porque estos ya cubren en su totalidad el aspecto de la operación tratado. Al final del apartado "RECAPITULANDO" se incluye un listado completo de todos los artículos, notas y noticias que RAA ha publicado en estos años sobre las Operaciones en los Balcanes.





UACION EN LOS BALCANES

ZAGREB
CROACIA
HUNGRIA
KARLOVAC
UNPA NORTE
UNPA OESTE
UNPA ESTE
UNPA SUR
OSIJEK
Danubio
VUKOVAR
Bihac
KRAJINA
BANKALUJA
DOBOJ
BRCKO
TESANJ
Tuzla
OBROVAC
BOSNIA
ZENICA
SERBIA
BENKOVAC
KNIN
BUGOJNO
G. VAKUF
LIVNO
Sarajevo
Srebrenica
SIBENIK
KILSEJAC
JABLANICA
KONJIC
Zepa
SPLIT
Gorazde
MAKARSKA
MOSTAR
STOLAC
PLOCE
METKOVIC
MONTENEGRO
ALBANIA

CROACIA
Brosanski Brod
Bihac
Banka Luja
Brcko
Tuzla
SERBIA
Zenica
Livno
Pale
Sarajevo
Mostar
Nevesinje
MONTENEGRO

Situación actual
Territorio ocupado por los serbios
Territorio ocupado por los croatas
Territorio ocupado por los musulmanes

El plan de paz Vance-Owen tras la reunión de Atenas
Límites territoriales
Límites de la zona desmilitarizada de Sarajevo
Límites provinciales
Zona asignada a los serbios
Zona asignada a los croatas
Zona asignada a los musulmanes
Zona que los serbios deben ceder
Zona que los croatas deben ceder
Zona que los musulmanes deben ceder
Corredores entre las provincias serbias vigilados por la ONU




Revista de Aeronáutica y Astronautica
LOS F-18 ESPAÑOLES EN BOSNIA
Entrevista con el Jefe de la Fuerza Aérea suiza
Protección civil a gran escala
25 AÑOS DEL HOSPITAL DEL AIRE

INFORMACIÓN. Desde sus inicios, el Ejército del Aire ha prestado permanentemente gran atención informativa al destacamento.

los últimos días del mes de noviembre de 1994 para constituir el destacamento Ícaro. Esta incorporación implicaba consigo la de la aportación de un sistema de mantenimiento y operación expedicionario en despliegue, que iba a requerir el establecimiento de un flujo logístico de importancia y de apoyo en la propia base de Aviano. La posterior integración de todos los despliegues en el destacamento Ícaro, la regularidad de las estafetas de enlace y su constitución final añadiendo un C-235 (T-19) en Grazzanise y la participación periódica de un B-707 (T-17) del 408 Escuadrón desde Aviano, dio una dimensión aún mayor al destacamento en sus últimos días del mes de junio de 2002.

Uno de los elementos clave para el Ejército del Aire en la composición y operación del destacamento Ícaro ha sido el de la integración de personal

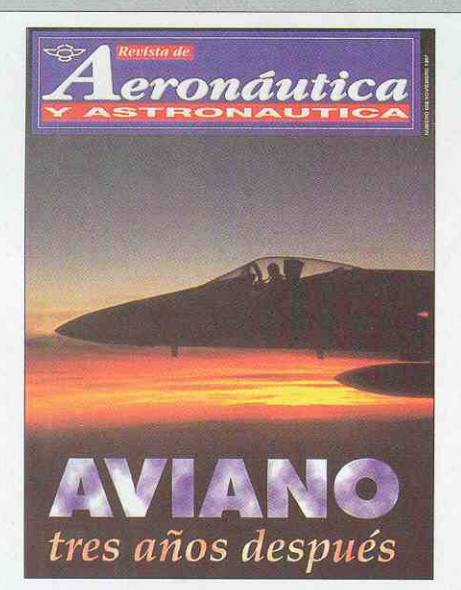
de diferentes Unidades dentro de una Fuerza expedicionaria. Si bien el núcleo del destacamento estaba formado normalmente por las Alas 12 ó 15, junto con el Ala 31, en él se integraba personal de las Agrupaciones de Base de Torrejón y Zaragoza, del GRUMOCA para la Comunicaciones, de la EADA para las instalaciones y la seguridad y de muy diversas Unidades que pasaban de forma rotativa por Aviano en diversos puestos. También hay que recordar al Ala 37 y al Grupo 22, verdaderos pioneros de la Operación, y a todas aquellas Unidades que mantuvieron el enlace permanente con España a través de las estafetas, cuyo peso recayó fundamentalmente en el Ala 35, pero de las que también participaron el Ala 31 y el Grupo 45. El destacamento Ícaro ha estado dotado de un número variable de personal, según lo requería la intensidad de las operaciones en las que se participaba, pero siempre se ha movido en un margen de alrededor de 220 personas. Es de señalar la enorme importancia que esa reducida cifra de personas ha tenido en el desarrollo y resultado de las operaciones participadas.

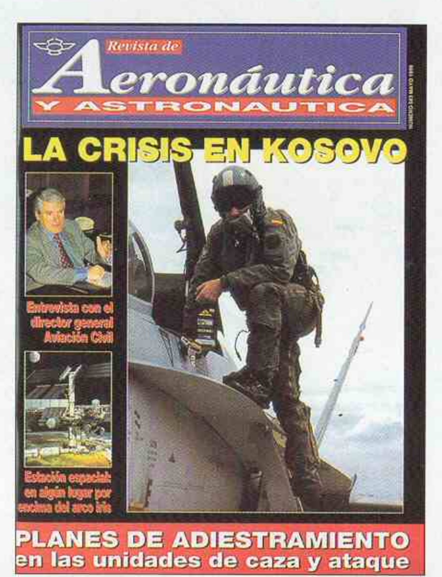
Otro de los factores que han afectado al Ejército del Aire durante la existencia del destacamento Ícaro ha sido el de la atención que el resto del Ejército del Aire le ha prestado de forma permanente. Esta atención no sólo se ha dado desde el punto de vista informativo, sino también desde el operativo, doctrinal, logístico y de personal. El destacamento Ícaro ha sido un verdadero crisol de experiencias del que se han obtenido multitud de lecciones aprendidas, no solamente de los aciertos, sino también de los errores, que servirán para establecer la futura configuración del Ejercito del Aire.

Sin embargo, el factor fundamental que ha dado trascendencia al destacamento Ícaro ha sido el de su participación en Operaciones reales con empleo de armamento, lo que no le ocurría a la Fuerzas Armadas españolas desde hacía largo tiempo. Se debe tener en cuenta que gran parte de las misiones que se han realizado a lo largo de estos años desde Aviano han sido reales, independientemente de que el armamento que llevaban los F-18 se emplease o no, lo que ha ocurrido es que en dos de sus fases ese armamento ha debido emplearse realmente, en la operación DELIBERATE FORCE sobre Bosnia Herzegovina en septiembre de 1995 y en la Operación ALLIED FORCE sobre Serbia entre marzo y junio de 1999. Ambas operaciones se llevaron a cabo con notable éxito. Los elementos clave de esas operaciones han sido la capacidad multirole de los F-18 españoles, el empleo de armamento y sensores de alta precisión y la capacidad de integración de los medios españoles en formaciones multinacionales. Se debe tener en cuenta que los tipos de "roles" que se han llevado a cabo han sido tanto Aire Aire (QRA y CAP) como Aire Suelo (CAS y BAI) junto con una tercera capacidad como lanzador de misiles antirradiación en misiones SEAD. Esta flexibilidad de empleo de los medios del Ejército del Aire por parte de los centros de mando encargados de la Operación en la OTAN ha sido básica para que el algunos momentos los aviones españoles fuesen "imprescindibles", y para ganar el prestigio que finalmente se ha conseguido, que como todos los que han participado en operaciones o ejercicios multinacionales saben, no se gana de un modo gratuito o con la simple presencia. La capacidad de los aviones cisterna españoles fue utilizada también por el resto de países aliados, con lo que este factor multiplicador de la fuerza se integró perfectamente en el dispositivo aéreo.

El destacamento Ícaro se ha hecho acreedor a las más altas distinciones militares, le fue concedida la Medalla Aérea con carácter colectivo el 7 de abril de 2000, y muchos de sus componentes han merecido la concesión de medallas al mérito aeronáutico con distintivo Rojo, Azul o Blanco.

Nuestra Revista de Aeronáutica y Astronáutica ha seguido muy de cerca con multitud de artículos, dossieres y noticias toda la andadura del destacamento Ícaro y la participación de miembros del Ejército del Aire en las Operaciones en los Balcanes desde 1994 hasta 2002. Con esta edición especial, RAA pretende hacer recapitular, recapacitar y dar referencias a sus lectores sobre lo que el destacamento Ícaro y las Operaciones en los









Balcanes han supuesto para el Ejército del Aire. Cuando se inició el proyecto, se eligió presentarlo en forma de Revista para que fuese más accesible y directo y que se sirviese de los excelentes artículos enviados por los colaboradores de RAA en este tiempo, junto con algunos elaborados de forma específica para el proyecto. El resultado es este número extraordinario fruto del trabajo de muchos y de la experiencia de más. A pesar de haber pretendido abarcar todas las áreas de actividad en las que participó personal del Ejército del Aire en relación con los Balcanes, estamos seguros que hemos pasado por alto alguna. Nuestras disculpas anticipadas a todos aquellos que no se sientan reflejados en alguno de los artículos incluidos o recomendados en esta edición especial. Sin embargo, pueden tener la seguridad de que sí lo están, ya que lo que se ha pretendido es rendir tributo a todo el Ejército del Aire como organización que ha mantenido activo el destacamento Ícaro.

Las Operaciones Aéreas que se llevaron sobre los Balcanes ocurrieron en un escenario relativamente próximo a España, por lo que el flujo logístico se pudo mantener adecuadamente. Al Ejercito del Aire se le presentan nuevos retos para cumplir con los requisitos expresados en la última Revisión Estratégica de la Defensa.



La posibilidad de una participación en escenarios mucho más alejados de nuestras fronteras, la necesidad de incrementar la precisión, alcance y capacidad todo tiempo de nuestros sistemas de armas, y la definición de las Agrupaciones Aéreas expedicionarias son requisitos para los que las experiencias del destacamento Icaro son una base imprescindible.

El destacamento Ícaro supone para todos los miembros de Ejército del Aire un motivo de orgullo, y en especial para todos aquellos que han formado parte de él. Este destacamento ha supuesto el espaldarazo definitivo para la integración de nuestras fuerzas aéreas en las operaciones multinacionales, nos ha mostrado en un claro contraste con la realidad nuestros aciertos y nuestras carencias, y ha constituido una fuente permanente de lecciones aprendidas. Gran parte de los programas que se han iniciado recientemente o están a punto de comenzar son fruto de estas lecciones aprendidas y los grandes cambios organizativos en los que nos vemos envueltos también se han fijado en ellas, pero sobre todo se ha prestado un servicio importantísimo a España y a su política exterior ■

Los antecedentes de la operación

ENRIQUE J. FLORENCIANO GARCIA
Comandante de Aviación



EL HORROR A LAS PUERTAS DE EUROPA

En la última década del siglo XX, casi cualquier reflexión en torno a los derechos humanos, obligaba a ser ejemplificada en el acontecimiento que vino a resucitar los viejos demonios de Auschwitz: el conflicto en los Balcanes. Así, Richard Rorty[1], evoca un informe de David Rieff según el cual "para los serbios, los musulmanes ya no son humanos. Un guardia serbio, que conducía una furgoneta, arrolló varias filas de prisioneros musulmanes que yacían en el suelo a la espera de ser interrogados". La deshumanización era definida en el reportaje con una narración que reproduzco, a pesar de su crueldad, porque muestra como ninguna otra la naturaleza de la situación alcanzada:

Un musulmán en Bosani Petrovac fue obligado a arrancar de un mordisco el pene de un correligionario. Si usted afirma que un hombre no es humano pero se parece a usted y la única manera de identificar a este demonio es hacer que se baje los pantalones –los musulmanes están circuncidados y los serbios no- está usted a un paso, psicológicamente hablando, de amputarle su miembro viril.

A pesar de reconocer semejante conducta, los serbios no creían violar los derechos humanos porque ellos no hacían estas cosas a otros seres humanos sino a musulmanes. Ellos no son inhumanos sino que discriminan entre los humanos y los pseudohumanos – finaliza Rorty. ¿Cómo se pudo llegar a esto?

Antes de pasar a exponer las raíces





las luchas desatadas allí tuvieran un componente exclusivamente étnico. Francisco Veiga[2] recuerda algunas frases que, a fuerza de ser repetidas, han configurado una serie de mitos con los que encontrar fácil respuesta: "Son el polvorín de Europa", "Los odios son eternos allí", "Nunca podrán convivir". Pero conviene desactivar dichos mitos porque pueden conducir a un fatalismo ante el que ofrecer únicamente la resignación. La reconstrucción que hace Veiga de la historia bélica de Europa ayuda a comprender mejor esto.

"Las grandes batallas, los espantosos

EL CONFLICTO DE LOS BALCANES. Con motivo de la guerra de Croacia, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas decide establecer una fuerza de protección (UNPROFOR) en las llamadas zonas protegidas.



J. Terol

EL DESTACAMENTO ÍCARO

Tanto el T-12 de Vicenza como los TACP's de Bosnia constituyeron el germen de lo que después se denominaría como Destacamento Ícaro, formado por los medios españoles en la intervención. Posteriormente se produjo el despliegue de los F-18 y los C-130 Hércules en la Base de Aviano (Italia), además de otros medios. Todos ellos contribuyeron a forzar a las partes contendientes en Bosnia Herzegovina a sentarse en la mesa de negociación de Dayton, de donde surgió la paz definitiva.

La intervención española en este conflicto fue el fruto de la voluntad del país de asumir su parte de responsabilidad en el compromiso internacional de pacificación del mundo. España vio reforzado su papel en el ámbito internacional al cooperar en pie de igualdad con las naciones más desarrolladas, lo que produjo una consiguiente autoestima como nación. Admitiendo las críticas de quienes clamaron una más pronta intervención, es, sin embargo, legítimo sentirse orgulloso de que cuantos sacrificios se ofrecieron hayan servido para poner fin a tanto dolor.

Pero aún habría de venir Kosovo...

de tan profundos odios es necesario dejar claro que de la explicación de los problemas históricos en la zona no debe inferirse, como se hace habitualmente desde la desmembración de la antigua Yugoslavia, que estamos ante una zona excepcional, poblada por gente excepcional y atravesada por excepcionales hechos históricos. En efecto, ha sido una idea tan generalizada como simplista la que atribuye a los habitantes de aquella zona una naturaleza con especial propensión a la violencia. Tampoco es cierto que los nacionalismos allí profesados sean más coléricos que, por ejemplo, los occidentales. Y tampoco lo es que todas

holocaustos, los genocidios reales, tuvieron lugar en Europa Central y occidental, no en los Balcanes. Las grandes matanzas de la primera guerra mundial tuvieron lugar en Flandes, el Trentino, en Polonia y Ucrania o en Galitzia. Algo parecido ocurrió más tarde en la segunda guerra mundial. La ciudades arrasadas fueron Londres, Coventry, Berlín, Hamburgo o Dresde. Las cámaras de gas funcionaron en Polonia y Alemania. Y lo mismo ocurrió tras la segunda guerra mundial –prosigue Veiga citando a Alvin Toffler. Entre 1945 y 1993 tuvieron lugar entre 150 y 160 conflictos armados en todo el mundo, en los que perecieron unos 7,5 millones

de soldados y un total de 33 a 40 millones de civiles. En todo ese tiempo, sólo durante tres semanas no hubo guerra en ningún rincón del planeta". Y para demostrar que la crueldad tampoco es exclusiva de esta zona, aun a riesgo de abusar de los relatos siniestros, cabe mencionar, con José Antonio Marina[3], una costumbre en Sierra Leona.

En Sierra Leona, los guerrilleros cortan la mano derecha de los habitantes de una aldea antes de retirarse. Una niña, que está muy contenta porque ha aprendido a escribir, pide que le corten la izquierda para poder seguir haciéndolo. En respuesta, un guerrillero le amputa las dos.

Lo ocurrido en la antigua Yugoslavia no es, por consiguiente, nada excepcional. Pero tiene razones propias.

LA CONVULSA HISTORIA DE LOS BALCANES

Los estrechos del Bósforo y Dardanelos y las islas del Mar Egeo han servido de paso a lo largo de la historia a numerosos pueblos y ejércitos que han vivido y combatido en la región balcánica. La región permaneció unida bajo el imperio romano hasta que en el año 293 el emperador Diocleciano dividió el imperio en dos, estableciendo una frontera que aproximadamente coincide con la que actualmente existe entre Italia y Eslovenia. Aquella decisión otorgó a la región un carácter fronterizo que hasta nuestros días nunca ha perdido. La condición de tierra de paso y encrucijada entre Occidente y Oriente explica el intrincado mosaico de pueblos y culturas que a lo largo del tiempo han escrito la historia de los Balcanes. Por su importancia destaca la llegada de los eslavos en el siglo VI, pueblo de origen indoeuropeo que habitaba en Europa central.

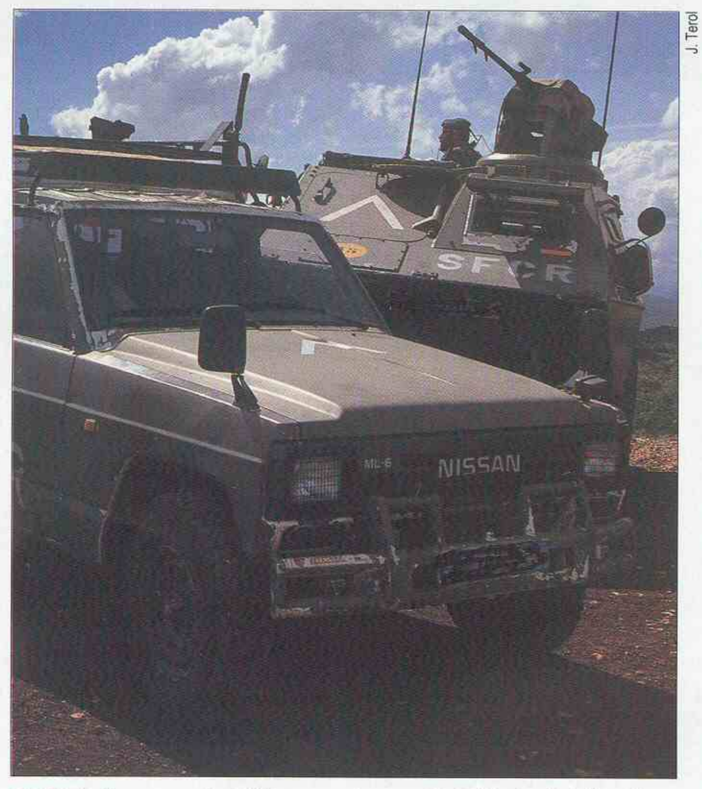
Los denominados eslavos del sur (serbios, croatas y eslovenos) se vieron inmersos en los avatares derivados de los conflictos de intereses entre los imperios de oriente (Bizancio) y occidente (Roma). Intereses contrapuestos que llegaron a producir la división religiosa que actualmente existe. Los serbios fueron atraídos por Bizancio hacia el rito ortodoxo mientras que croatas y eslovenos fueron captados por Roma para el catolicismo.

A partir del siglo XIV, el imperio otomano en su expansión llegó a la zona dando paso a una agitada época de tensiones, conflictos y movimientos fronterizos. Dos acontecimientos destacan por su importancia: la batalla del Campo de los Mirlos (Kosovo Polje) en 1389 que supuso la aniquilación del ejército serbio a manos de los turcos, y la caída de Constantinopla en 1453 que significó el fin del Imperio Romano de Oriente que sucumbió ante el pujante Imperio Otomano. Más tarde, y después de una nueva batalla, la de Mohács (1526), se consolidó el dominio turco. La reacción de los diferentes pueblos de la región ante este dominio fue diferente. Los serbios mantienen su oposición frente a los turcos protagonizando numerosas revueltas que son reprimidas con una extrema dureza por las fuerzas dominadoras, represión que provoca una gran emigración de población serbia. Los croatas buscan el amparo de Austria cayendo bajo su influencia. Por último parte de los habitantes eslavos de la zona se islamizan, principalmente los habitantes de Bosnia. Esta sucesión de hechos es origen y explicacción en parte de la permanente conflictividad del área que se ha perpetuado hasta nuestros días.

En el siglo XVIII las potencias europeas decidieron unir sus esfuerzos para expulsar a los otomanos. Los conflictos se intensificaron en el último cuarto del siglo XIX y primera mitad del XX lo que dio origen a numerosas guerras; unas contra los ocupantes procedentes de Asia Menor y otras entre los propios estados balcánicos para dirimir sus diferencias.

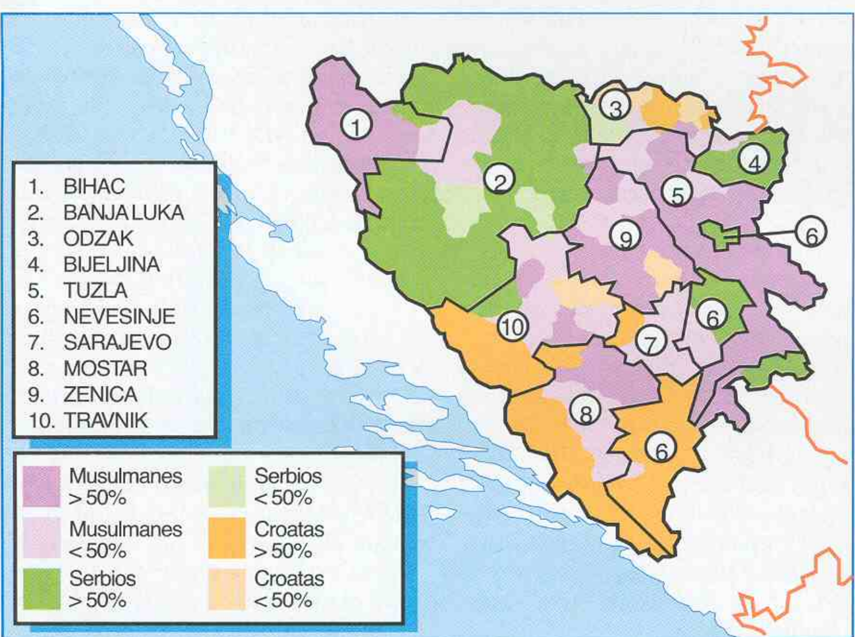
A partir de entonces la población queda distribuida por toda la región de forma muy heterogénea y poco uniforme (con una enorme mezcla de culturas, tradiciones y religiones). Por otra parte, éste será el punto de partida que puede explicar algunos de los sentimientos de rivalidad e incluso odio que periódicamente afloran entre los habitantes balcánicos. Los serbios se consideran por tradición e historia los únicos y verdaderos representantes y defensores de los eslavos meridionales. Los croatas no aceptan esta preeminencia serbia y se esfuerzan por exaltar la importancia de su identidad e historia como pueblo. Finalmente la conversión de los bosniacos al Islam ha sido y todavía es considerada en muchos casos como una imperdonable traición[4].

En el año 1941, el gobierno monárquico yugoslavo, formado tras la caída del Imperio Otomano en 1918, suscribió en Viena el pacto tripartito con las potencias del Eje (Alemania, Italia y Japón). Esto provocó su caída por la presión

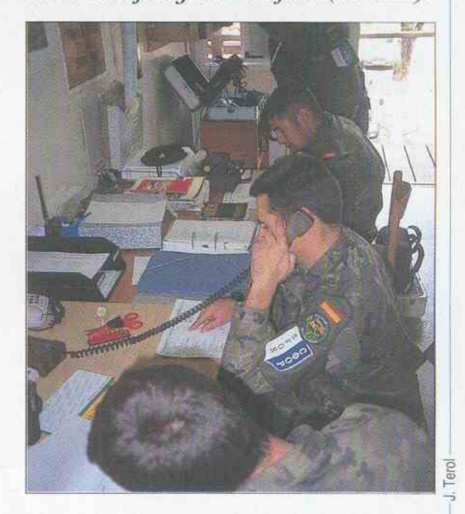


J. Terol

TACP,S. En agosto de 1993 un contingente del Ejército del Aire, formado por un comandante, seis oficiales, seis suboficiales y dos cabos primeros, partían hacia Bosnia para efectuar conducciones aéreas en misiones de apoyo aéreo cercano (CAS).



AVIOCAR. El día 8 de marzo de 1994, un Aviocar fue alcanzado por un misil SAM7 cuando volaba desde Zagreb hasta Split. A pesar de los severos daños sufridos en su parte trasera, se consiguió efectuar un aterrizaje seguro en Rijeka (Croacia).



J. Terol

de una revuelta popular que consideraba ese pacto como una traición. Después tuvo lugar la invasión de Yugoslavia por tropas italianas, alemanas, húngaras y búlgaras. Las semillas del profundo odio entre los serbios y los croatas quedaron sembradas durante la Segunda Guerra Mundial, cuando muchos serbios, judíos, gitanos, y otros grupos étnicos murieron en los campos de exterminio de los fascistas croatas. Las tropas gubernamentales fueron incapaces de repeler la agresión lo que convirtió al Partido comunista Yugoslavo, presidido por Josip Broz Tito, en la única organización capaz de responder a los ocupantes, llegando a agrupar un año más tarde a 150.000 combatientes. El gobierno provisional de Tito constituido más tarde obtuvo el apoyo de las potencias aliadas y un buen número de países neutrales, siendo confirmado por unas elecciones populares a la Asamblea Constituyente. En consecuencia se formó la República Socialista Federativa de Yugoslavia integrado por seis repúblicas: Bosnia y Herzegovina, Croacia, Eslovenia, Macedonia, Montenegro y Serbia, ésta con dos provincias autónomas: Kosovo y Voivodina.

En 1980 muere Tito y al vacío de poder siguió una transformación política que supuso un renacimiento de los nacionalismos, que pretendieron sustituir al comunismo oficial precedente. La desintegración no hacía más que comenzar y de nuevo fueron los odios interétnicos los que precipitaron un desastre favorecido por la división territorial del país, que no seguía las líneas étnicas.

LA DESMEMBRACIÓN DE YUGOSLAVIA TRAS TITO

Los odios no habían desaparecido a pesar de treinta y tantos años de ausencia de conflictos.

El psiquiatra Carlos Castilla del Pino[5] afirma que se puede aprender a odiar. A veces el odio constituye un aprendizaje sentimental que constituye el rito iniciático de adhesión a un grupo. Odios que se transmiten de generación en generación como muestra de fidelidad a los ancestros. Porque formar parte de una comunidad exige también compartir los objetos odiados a los que se ha inducido a considerar como una amenaza. "Si no se odia como se debiera se transgrede la norma básica del grupo y el sujeto se convierte en el acto en persona sospechosa de estar incluso con el objeto, grupo o persona odiadas. Los odios comunes unen estrechamente, y cuando alguien que odiaba como los demás deja de hacerlo, inmediatamente se pierde la confianza en él, no es de fiar".

El odio es obsesivo. El objeto odiado se introduce en uno sin posibilidad de desalojarlo y el que odia, debido a que no consigue encontrar la paz, desea la destrucción de aquél. El odio, por lo tanto, inicia el camino a la crueldad. Recuerda Francisco Veiga[6] que la crueldad "cumple el papel de polarizador del espíritu guerrero. Es un efecto que conocen bien los antropólogos, parecido a un pacto de sangre: hace imposible la marcha atrás, cierra filas entre los miembros del grupo".

La consideración del odio interétnico produce dos teorías con las que explicar la evitabilidad o no del estallido bélico que seguiría a la muerte de Tito. En sus memorias[7], Richard Holbrooke, mediador de Estados Unidos para la Guerra de Bosnia, explica que la pasividad norteamericana durante el comienzo de la guerra se debió en gran parte a una mayoritaria opinión entre escritores, funcionarios y diplomáticos según la cual los "odios ancestrales" invalidarían cualquier intento de pacificación desde el exterior. Este era el dictamen, por ejemplo, del embajador americano en Yugoslavia Lawrence Eagleburguer: "Hasta que bosnios, serbios y croatas decidan dejar de matarse, no hay nada que el resto del mundo pueda hacer al respecto".

El propio Holbrooke negaba este determinismo trayendo a la memoria conflictos interétnicos en otras zonas del mundo que no llegaron a desembocar en limpieza étnica o guerra civil. En su opinión, la tragedia de Yugoslavia era "producto de dirigentes incapaces, e incluso criminales, que fomentaban las confrontaciones étnicas para lograr beneficios políticos financieros y personales", a cuyo servicio estaba además la fuerza de la televisión.

La guerra en Eslovenia

El primer conflicto armado tuvo lugar en Eslovenia. Esta república perseguía su independencia y celebró un referéndum no oficial. El ejército yugoslavo intentó detener el proceso pero se encontró con una resistencia muy bien organizada que le obligó a retirarse. El balance de la contienda no fue cruento, probablemente por su homogeneidad étnica.

La guerra en Croacia

Dentro de Croacia, los serbios que habitaban esa república proclamaron, después de un referéndum, la región Autónoma Serbia de Krajina. Las luchas comenzaron inmediatamente entre la Guardia Nacional croata y la milicia serbia de Krajina y Eslavonia. Ésta obtuvo el apoyo del Ejército Federal yugoslavo, de composición mayoritariamente serbia. Tras varios intentos de pacificación fue finalmente el negociador de la ONU, el estadounidense Cirus Vance, quien facilitó el despliegue de los Cascos Azules y el fin de las hostilidades.

Alemania rompió el consenso de la Comunidad Europea, contraria a reconocer la independencia de las nuevas repúblicas, y declaró su conformidad con que Croacia y Eslovenia se constituyeran en repúblicas independientes.

La guerra en Bosnia Herzegovina

En Bosnia Herzegovina se configuraba la situación más peligrosa. Su población estaba compuesta por un 44% de musulmanes, un 31% de serbios y un 17% de croatas. El 3 de marzo de 1992, el presidente bosnio, Alia Izetbegovic declaró la independencia de la República, mientras que los serbiobosnios, a su vez, se declararon independientes, autoproclamando la República serbia de Bosnia-Herzegovina. La guerra estalló de inmediato. Los serbios consiguieron anexionarse un 70 % del territorio de Bosnia mientras que los musulmanes quedaron en el centro de la república, en torno a Sarajevo. Mientras la guerra decaía comenzaron las prácticas de "limpieza étnica" por parte de los serbios. La situación duró años en los que todos luchaban contra todos.

LA REACCIÓN DE LA COMUNIDAD INTERNACIONAL

La gravedad de la situación impulsó la intervención de la comunidad internacional. Con motivo de la guerra en Croacia, el Consejo de Seguridad de la Naciones Unidas, por medio de la resolución 743 de 21 de febrero de 1992, decide establecer una fuerza de protección (UNPROFOR) en las llamadas Zonas Protegidas de las Naciones Unidas (UNPA). El mandato inicial de UNPROFOR fue el de verificar y controlar el cese del fuego, y supervisar la retirada de todas las fuerzas del Área de Protección de las Naciones Unidas, más el de restablecer la autoridad croata en Croacia. Posteriormente, a partir de septiembre de 1992, el Consejo de Seguridad, a través de las resoluciones 761, 770 y 776, amplió el mandato de UNPROFOR a Bosnia-Herzegovina. Merced a esta última resolución, las fuerzas de la ONU pudieron desplegarse por todo el territorio de Bosnia y repartir la ayuda humanitaria internacional que llegaba al aeropuerto de Sarajevo gracias al acuerdo logrado entre las partes en conflicto para mantenerlo abierto. El Ejército del Aire español fue requerido para transportar 14 toneladas de alimentos. En un primer momento, la misión fundamental de UNPROFOR fue la de escoltar los convoyes de ACNUR (Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados). Posteriormente, sus co-

metidos se ampliaron, actuaron en defensa de la población civil, desminado, reconstrucción de puentes y servicios básicos, además de actuar como testigos para evitar que las masacres de civiles fuesen aún mayores.

Es en esta nueva fase donde España, con la Agrupación Táctica Málaga del Ejército de Tierra, compuesta por unos 1.000 hombres, participó a partir de noviembre de 1992 con la llamada operación Alfa Bravo (Ayuda a Bosnia). El Ejército del Aire empleó las unidades de transporte aéreo con el fin de hacer llegar el apoyo logístico a las tropas españolas desplegadas en Bosnia. Las Alas 31 y 35, junto con el Grupo 45, fueron las encargadas de llevar a cabo vuelos de periodicidad semanal, con el fin de mantener un constante flujo logístico, vuelos de relevos de unidades, aeroevacuaciones médicas o traslado de cadáveres[8]. Dichos aerotransportes han continuado en el tiempo.

Sharp guard: control del embargo

La resolución 820 de Naciones Unidas establecía el embargo de armas a los combatientes con el fin de propiciar el final de las luchas debido a la falta de armamento que habría de entrar desde el exterior. Medida que perjudicó más a bosnios que a serbios, pues éstos controlaban el antiguo complejo militar-industrial de la antigua Yugoslavia. Hubo incluso quien, como Richard Holbrooke[9], propuso solucionar el desequilibrio creciente entre las fuerzas levantando el embargo de armas a Bosnia por ser "injusto negar a los musulmanes los medios con los que defenderse".

Para realizar el control del embargo establecido por la ONU nació la operación "Sharp Guard" con el objetivo de controlar el tráfico marítimo en el mar Adriático. Se formó una fuerza multinacional de la OTAN, la UEO y otros países, basada en la Base Aérea de Sigonella, en la italiana isla de Sicilia. España participaba, a través del Ejército del Aire y desde julio de 1993, con personal y material de patrulla marítima: los aviones P3-B del Grupo 22 (Ala 21) y sus tripulaciones. Su labor consistía en buscar a través de sus sensores buques que, por su rumbo, velocidad u otros factores resultaran sospechosos. El avión entablaba un diálogo con la tripulación del barco para realizar las comprobaciones oportunas y para ser dirigido, en caso de respuesta insatisfactoria, a un buque de la coalición internacional que se encargaría de su inspección. La tripulación de este avión estaba compuesta por tres pilotos, dos mecánicos/observadores, dos coordinadores tácticos, un radiotelegrafista, dos radaristas, dos acústicos, un electrónico observador, un armero/observador y un fotógrafo, trabajando coordinadamente en una misión que duraba nueve horas[10].

Operación Deny Flight

En abril de 1993, el Consejo de Seguridad de las naciones Unidas dicta la resolución 816 mediante la cual se decreta una zona de prohibición de vuelos sobre el espacio aéreo de Bosnia. Fue un paso más de la comunidad internacional hacia un efectivo control del embargo impuesto por la ONU. Además cumpliría el cometido de dar protección desde el aire al contingente de UNPROFOR desplegado sobre el terreno y proporcionar apoyo aéreo táctico a la operación Sharp Guard. El desarrollo de la operación correspondió a la OTAN por encargo de Naciones Unidas y tomó el nombre de DENY FLIGHT. Fue necesaria la participación de los miembros de la Alianza con presencia de fuerzas en las zona. La coalición se completó con el compromiso de Estados Unidos, Francia, Reino Unido, Turquía, España, Alemania y Holanda.

La organización atlántica reforzó entonces el Centro Aéreo de Operaciones Combinadas (CAOC) de la V Fuerza Aérea Táctica Aliada (V ATAF), situado en la Base aérea de Vicenza (Italia) como sede del mando aéreo operativo organizado al efecto.

En junio de 1993, el gobierno español aprobó la contribución de las Fuerzas Aéreas a la operación Deny Flight con la orden de despliegue de un avión T-12B (CASA 212 Aviocar), perteneciente al Ala 37 de Villanubla, a la Base aérea de Vicenza. Su misión consistiría, bajo mando del CAOC, en el transporte de material y personal a otros lugares de Italia, Francia, Bélgica, Alemania, Grecia e incluso de Bosnia y Croacia.

Fue precisamente en este país donde una de las tripulaciones pudo comprobar los riesgos que entrañaba la operación en una zona de serios conflictos bélicos. El 8 de marzo de 1994, un Aviocar fue alcanzado por un misil SAM 7 cuando volaba desde Zagreb hasta Split. A pesar de que la aeronave sufrió severos daños en su parte trasera, que restaron maniobrabilidad al aparato, se consiguió efectuar un aterrizaje seguro en Rijeka (Croacia). El impacto del misil produjo heridas en algunos tripulantes pero pudieron ser atendidos en la ciudad a donde les había llevado el inopinado acontecimiento[11].

Otra fase de la operación Deny Flight requería la presencia en Bosnia de equipos de control aerotáctico TACP (Tactical Air Control Party). En agosto de 1993, un contingente formado por un comandante, seis oficiales, seis suboficiales y dos cabos primeros del Ejército del Aire, partía hacia Bosnia para cumplir con ese requerimiento. Su misión consistiría en efectuar conducciones aéreas en misiones de apoyo aéreo cercano (CAS) en el propio teatro de operaciones de Bosnia Herzegovina. Los equipos se formaron improvisadamente, ya que el Ejército del Aire no tenía formado ninguno de ellos en el momento de ser solicitados. Sin embargo, tanto la preparación antes de su despliegue, urgente pero rigurosa, como la voluntad desarrollada por los designados para formar parte de esos equipos, hicieron que el destacamento de TACP consiguiera unos extraordinarios resultados operativos[12] ■

[1]Derechos Humanos, racionalidad y sentimentalidad, en "De los Derechos Humanos" S. Shute y S. Hurley (eds). Editorial Trota. 1998. Pág. 117.
[2]Para entender los Balcanes: claves ciertas e inciertas. Revista Istor nº 6. Otoño de 2001.
[3]La lucha por la dignidad. Anagrama. 2000. Pág. 11. (Coautor con María de la Válgoma).
[4]www.defensa.com
[5]El odio. Ed. Tusquets. 2002. Pág. 34.
[6]Op. Cit. Pág. 93.
[7]"Para parar una guerra". Editorial Biblioteca Nueva. 1999. Pág. 48.
[8]Luis M. Yagüe Herreros. "El Ejército del Aire en apoyo de la Operación Alfa Bravo". Revista de Aeronáutica y Astronáutica. Enero-febrero 1994. Pág. 67.
[9]Op. Cit.. Pág. 70.
[10]Miguel Ángel Falla Piñero. "Operación Sharp Guard". Revista de Aeronáutica y Astronáutica. Julio-Agosto 1995. Pág. 583.
[11]Ricardo Iglesias de Paul. "El Ala 37 en Italia". Revista de Aeronáutica y Astronáutica nº 691. 2000.
[12]Rafael de Diego Coppen. "FAC,s del Ejército del Aire en Bosnia". Revista de Aeronáutica y Astronáutica. Marzo 1994.

Operación "Sharp Guard"

El embargo por mar a Serbia y Montenegro

JUAN FERRERO BARBERAN
Comandante de Aviación

No es sencillo insertar una cuña sobre una operación marítima en medio de una Revista de Aeronáutica, sabiendo además que la atención principal de los medios de información durante el conflicto yugoslavo se dirigió al problema humanitario, las "limpiezas étnicas" o a la intervención aérea y terrestre de la Coalición OTAN/UEO durante los sucesivos enfrentamientos. Sin embargo, el bloqueo por mar de armamento y munición pesada o productos como el petróleo a Serbia y Montenegro, además de negar un material que podría haber dificultado la resolución del conflicto, evolucionó la doctrina naval en los conceptos SURPIC (Surface Picture), Interdicción Marítima, operaciones en aguas litorales y proyección terrestre de las Armadas, que han modificado no sólo los procedimientos sino también el tipo de flota del futuro que, de un navío dedicado a combatir al submarino nuclear, está pasando a otro capaz de forzar la estabilidad en cualquier parte del mundo, "influyendo" en la conducta de cualquier país mediante su sola presencia en aguas litorales. Del mismo modo, el modelo de avión de Patrulla Marítima (MPA) ha cambiado desde una plataforma antisubmarina a una multimisión, que incluso lanza armamento típicamente terrestre como el misil "Maverick", realiza misiones de Mando y Control en acciones de superioridad aérea o mantiene órbitas en el interior del territorio enemigo para designar objetivos, proporcionar imágenes de gran calidad en tiempo real o dirigir las acciones de un comando de operaciones especiales...



Y ADEMÁS RECOMENDAMOS

- ***SHARP GUARD: La Patrulla Marítima española en Yugoslavia.*** Artículo del comandante Manuel Falla Piñero. RAA nº 645 página 583 (1995)

Si con este primer párrafo no despierto hasta ahora el interés de unos lectores tradicionalmente aeronáuticos, ruego al menos que terminen de leer un comentario extraído del libro "Guerra Virtual"[1] antes de pasar a otros artículos de la Revista, aunque sólo sea para que mientras los lean recuerden que quizá si los aviones de la Coalición no se encontraron con sistemas de armas tan codiciados como el SAM-10 "Grumble", el SAM-11 "Gadfly" o el SAM-15 "Gauntlet", fue probablemente porque la República Federal Yugoslava no encontró el medio físico de colarlos a través de una barrera de barcos, aviones de patrulla marítima y submarinos que permanecieron vigilantes en la zona de conflicto los años que duró.

"...la campaña aérea fue esencialmente un duelo entre sistemas de defensa aérea basados en la tecnología soviética de los setenta contra lo último en sistemas de armas de precisión americano. Si la OTAN hubiese tenido que enfrentarse contra la tecnología soviética de los ochenta, podría haber perdido unos veinte aviones, y no está claro que la opinión pública de la OTAN hubiese permitido tales bajas...".



DESARROLLO DE LA OPERACIÓN

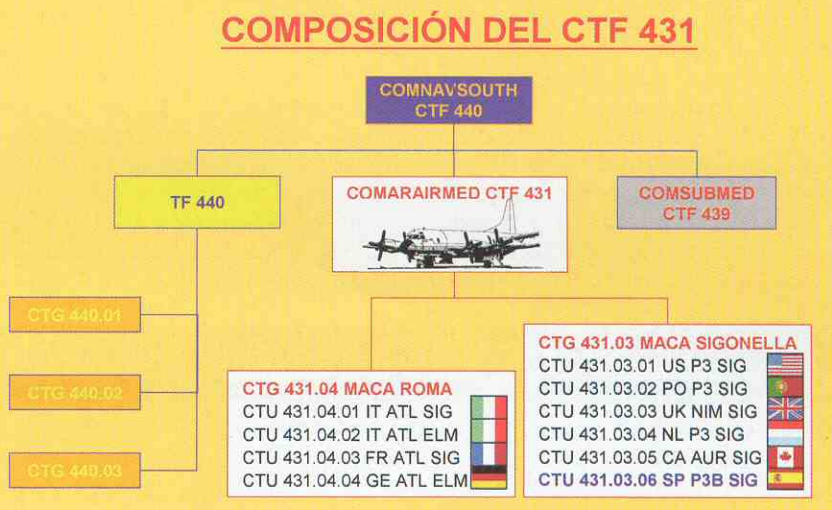
En julio de 1992, tras la declaración de independencia de Bosnia-Herzegovina y la extensión de los combates en su territorio, comenzó -junto con el envío de los primeros cascos azules a Sarajevo- la vigilancia por fuerzas navales del cumplimiento de las resoluciones de la



ONU contra la antigua Yugoslavia (Serbia y Montenegro). Estas unidades, aunque trabajaban en coordinación, estaban bajo mandos distintos en dos operaciones separadas: la MARITIME GUARD con la OTAN y la SHARP FENCE con la UEO. Hubo de pasar casi un año para que se produjera un cambio radical de la organización y ambas fueran fusionadas bajo el mando operacional (OPCOM) de SACEUR[2]. Exactamente, el 8 de junio de 1993, el Consejo del Atlántico Norte y la UEO acordaron realizar una operación combinada y ceder el control operativo de barcos, aviones y submarinos a COMNAVSOUTH (CTF 440). Las unidades de superficie que iban a participar sucesivamente fueron extraídas a partir de las fuerzas navales permanentes STANAVFORMED, STANAVFORLAN y WEUCONMARFOR. La nueva operación iba a ser conocida como SHARP GUARD.

Esta formación de combate tenía que hacer cumplir las resoluciones de la ONU 713, 757, 787 y 820 (posteriormente la 943). Su tarea se resumía en evitar el tráfico de cualquier producto con destino o salida en cualquier punto de la costa yugoslava -a excepción de suministros médicos y alimentos específicamente autorizados- parando, inspeccionando y desviando los barcos mercantes en tránsito por el canal de Otranto y el Mar Adriático. Con el paso del tiempo, estas nuevas misiones de "negación de los puertos" pasaron a denominarse MIO (Maritime Interdiction Operations) generando sus propios procedimientos.

El escenario de la operación comprendía las aguas internacionales del mar Jónico al norte de la latitud 39º 40´ N, las del Adriático y las aguas territoriales de Italia, de Croacia, de Albania y de la República Federal Yugoslava. Esta zona se dividió en dos áreas de responsabilidad separadas por una línea que unía las ciudades de Brindisi (Italia) con Durrës (Albania). La del norte se denominó MONTENEGRO y la del sur OTRANTO. Para el desarrollo de la SHARP GUARD, el CTF 440 desplegó sus unidades navales en "Task Groups" formando barreras en estas dos áreas. Como norma general, cinco fragatas permanecían continuamente en MONTENEGRO (CTG 440.01), cuatro en OTRANTO (CTG 440.02) y el resto del grueso estaba asignado a un Grupo de Reserva (CTG 440.03) con funciones de entrenamiento, visitas a puerto, relevos y rotaciones. Los submarinos en la zona quedaron a cargo del CTG 439, vigilando principalmente la actividad militar de la Armada Yugoslava.



Para el apoyo de estos navíos se subordinaron al entonces COMARAIRMED[3] (CTF 431) dos grupos de aviones MPA: el CTG 431.03 y el 431.04. Estas unidades desplegaron en los aeródromos de Sigonella (Sicilia) y Elmas (Cerdeña) con la tarea de prestar Apoyo Directo a los grupos navales en

las áreas mencionadas. La cobertura se planificó inicialmente para garantizar la presencia de un avión las 24 horas del día en cada una, dando prioridad a MONTENEGRO en el reparto. Los Centros MACA (Maritime Air Control Authority) de Sigonella y Roma, responsables del TACOM, se encargaron de llevar la programación de misiones de cada país, preparar los briefings y recibir los resultados.

La operación SHARP GUARD aprovechó también la información y el control de los aviones NAEW, que vigilaban en órbitas fijas el espacio aéreo compartido con la operación paralela DENY FLIGHT, encargada de controlar la zona de exclusión aérea en los Balcanes. Asimismo, un escuadrón de Tornados italianos permaneció en alerta desde la Base de Gioia para proteger a la flota de posibles ataques de superficie.

Con la evolución favorable de la crisis y el Acuerdo de Paz de Dayton en noviembre de 1995, la ONU suspendió las sanciones económicas y limitó el embargo exclusivamente al armamento mediante las resoluciones 1021 y 1022. El 14 de marzo de 1996 (90 días después del Acuerdo de Paz) incluso el embargo de armamento fue levantado gradualmente, pero no fue hasta el 2 de octubre de ese año cuando la operación SHARP GUARD terminó oficialmente, un día después de la resolución de la ONU 1074. A partir de entonces, una nueva fuerza multinacional (NATO y no-NATO) llamada inicialmente IFOR y bautizada posteriormente como SFOR, quedó encargada de garantizar el cumplimiento del Acuerdo de Dayton y de mantener la estabilidad en Bosnia-Herzegovina en las sucesivas operaciones JOINT ENDEAVOUR, JOINT GUARD y JOINT FORGE. Por decisión nacional, los P-3 ORION españoles no continuaron en esta fase de pacificación, aunque las aguas del mar Adriático han seguido controladas por el componente naval de SFOR en operaciones como la DECISIVE ENHANCEMENT, DETERMINED GUARD y DETERMINED FORGE (cuadro 1).

LOS MACA (MARITIME AIR CONTROL AUTHORITY)

El término MACA se emplea únicamente para los centros que la OTAN tiene en el Mediterráneo (Ankara, Atenas, Gibraltar, Roma, Rota, Sigonella y Toulon), prefiriéndose el de MAOC (Maritime Air Operations Center) para los situados en las orillas del océano Atlántico, abreviatura que nos da una idea aproximada de la función de estas organizaciones, por simple comparación con las siglas CAOC más conocidas dentro de las Fuerzas Aéreas. La dependencia de estas agencias es doble: nacional, encuadrada en un Estado Mayor y OTAN, bajo el control de COMARAIRSOUTH y aunque se las designe a veces con el mismo nombre en los organigramas nacionales, hay que recordar que MACA es exclusivamente un término OTAN.

Los MACA se crearon para auxiliar a los Comandantes navales en su función como Jefes de unidades aeromarítimas. Sus cometidos por tanto, son todos los relacionados con la actividad de los medios de Patrulla Marítima, principalmente en las fases de planeamiento, coordinación, ejecución y análisis de las operaciones. Ejercen además el Control Operativo (OPCON) de los MPA subordinados, teniendo capacidad de preparar briefings de misión para las tripulaciones, suministrarles Inteligencia y corroborar sus datos sobre imágenes aéreas visuales o infrarrojas, emisiones electrónicas y firmas acústicas.

El MACA de Sigonella se creó al comienzo de la operación SHARP GUARD para gestionar los medios implicados en el mar Adriático, utilizando las instalaciones modulares y el personal que la US NAVY tenía en su TSC (Tactical Support Center), una unidad transportable de Mando y Control que la Sexta Flota mantenía en la base siciliana. Al cabo de unos años el TSC/MACA de Sigonella abandonó los shelters de chapa junto a la pista de vuelo para ocupar un multimillonario edificio de dos plantas con lo último en tecnología militar en su interior.

Cuadro 1

RESOLUCIONES DE NACIONES UNIDAS RELATIVAS AL EMBARGO

RESOLUCION	FECHA	CONTENIDO
713	25 SEP 91	Embargo total de armas y material militar con destino a Yugoslavia
757	30 MAY 92	Supresión de exportaciones o importaciones de bienes, servicios y de todo tipo de comercio con FRY (S&M) con la excepción de medicamentos y alimentos
787	16 NOV 92	Autorización a parar y abordar buques e inspeccionar sus cargas en cumplimiento de las RES 713 y 757
820	17 ABR 93	Endurecimiento de las sanciones a FRY (S&M) Autorización a parar y si es necesario apoderarse de buques que operen por cuenta de personas o intereses de la RFY
943	23 SEP 94	Levantamiento parcial de sanciones contra FRY (S&M) inicialmente por 100 días.
1021	22 NOV 95	Condiciones concretas para hacer efectiva la suspensión de sanciones promulgada en la 1022
1022	22 NOV 95	Suspensión inmediata de las sanciones a FRY (S&M)
1074	1 OCT 1996	Finalización de las sanciones a FRY (S&M) tras el resultado de las elecciones de Bosnia- Herzegovina del 14 de septiembre de 1996

LOS RESULTADOS

Durante el tiempo que duró la SHARP GUARD, catorce países[4] contribuyeron con sus unidades navales, bien de forma permanente o por periodos más o menos amplios. De ellos, nueve enviaron sus MPA a la zona: Alemania, Italia y Francia con sus Breguet "Atlantique" I y II, Canadá con el CP-140 "Aurora", Estados Unidos y Holanda con sus P-3C, Reino Unido con el "Nimrod", Portugal y España con sus P-3P y P-3B.

Los resultados totales de la operación fueron de 74.192 buques mercantes interrogados entre los barcos y los MPA de la OTAN/UEO, 5.951 abordados e inspeccionados en la mar y 1.480 desviados e inspeccionados en puerto. La flota del CTF 440 contabilizó 19.699 días de mar, y los escuadrones de Patrulla Marítima del CTF 431 acabaron el último día de la operación con un total de 7.151 misiones y más de 60.000 horas de vuelo. Ningún mercante consiguió romper el bloqueo, aunque seis fueron detenidos cuando lo intentaban.

PRESENCIA ESPAÑOLA EN LA SHARP GUARD

El Grupo 22, entonces recién llegado a Morón y resolviendo aún los problemas de traslado, programó su colaboración en la SHARP GUARD enviando a la base aeronaval de

Sigonella un destacamento formado por 34 profesionales (un jefe, 16 tripulantes y 17 especialistas de Mantenimiento) y un avión P-3B, mientras mantenía en España otro avión de reserva listo para relevar al anterior en un plazo de 8 horas en caso de avería. La duración de cada comisión fue de diecisiete días -quince de cesión del OPCON (CHOP) más dos días de posicionamiento-. Entre cada destacamento se dejó pasar un mes de calendario, que se aprovechaba para la revisión del siguiente avión y la gestión de las necesidades logísticas, pues la base de Sigonella se limitaba a suministrar el aparcamiento, el servicio de pista y el combustible. Para todo lo demás el Grupo 22 funcionaba de forma autónoma.

El destacamento realizaba el CHOP en el MACA de Sigonella y recibía un borrador de los vuelos previstos para la quincena. El MACA planificaba todas las misiones dejando a cada tripulación 36 horas de descanso entre despegues consecutivos. Respecto a la programación general, durante el año 1993 los vuelos de la SHARP GUARD tuvieron una duración de ocho horas ON TASK (tres aviones por zona y día) que se redujeron a seis horas a partir de 1994 (cuatro aviones por zona y día). Conforme se vio que la situación de superficie se mantenía con precisión sin necesidad de una presencia permanente de los MPA, se permitió un hueco de dos horas entre misiones y sólo los últimos meses de 1996 se volvió a la cobertura inicial de 24 horas.

Durante los tres años que duró el embargo, los hombres del Grupo 22 desplegaron 24 veces en Sicilia y sumaron un total de 164 misiones con 3.444 contactos investigados, logrando acumular 1.452 horas de vuelo en el mar Adriático y 1.676 horas totales. El índice de operatividad fue muy alto pues sólo 10 vuelos programados tuvieron que ser cancelados (6%) y la mayoría de ellos por mala meteorología. Únicamente en dos ocasiones se tuvo que recurrir al avión de reserva en Morón (cuadro 2).

En el caso de la Armada Española la aportación al CTF 440 fue permanente, con dos escoltas clase "Baleares" y "Santa María". El promedio de presen-



SISTEMAS DE DEFENSA. *Rodando por las pistas de Sigonella pueden verse los sistemas de defensa de la base.*

DESTACAMENTOS — *Cuadro 2*

Destacamento	Fecha	Misiones	Horas misión	Traslados	Horas traslado	Vuelos totales	Horas totales
I	12 JUL-27 JUL 93	8	83:30	2	07:50	10	91:20
II	31 AGO-16 SEP 93	7	72:10	2	08:00	9	80:10
III	15 OCT-31 OCT 93	6	63:05	2	07:40	8	70:45
IV	05 DIC-21 DIC 93	6	62:15	4	14:00	10	76:15
V	20 ENE-04 FEB 94	6	64:35	4	15:00	10	79:35
VI	06 MAR-23 MAR 94	7	73:20	2	07:50	9	81:20
VII	18 ABR-03 MAY 94	7	67:50	4	18:35	11	86:25
VIII	01 JUN-17 JUN 94	6	44:15	2	07:30	8	51:45
IX	15 JUL-01 AGO 94	7	60:40	2	08:30	9	69:10
X	07 SEP-24 SEP 94	7	56:15	2	15:40	9	71:55
XI	17 OCT-03 NOV 94	8	69:50	2	08:05	10	77:55
XII	30 NOV-17 DIC 94	7	54:05	2	07:45	9	61:50
XIII	16 ENE-02 FEB 95	6	51:00	4	14:45	10	65:45
XIV	13 MAR-20 MAR 95	7	59:40	2	08:15	9	57:55
XV	27 ABR-14 MAY 95	7	59:00	2	07:30	9	66:30
XVI	05 JUL- 22 JUL 95	8	69:30	2	07:10	10	76:40
XVII	26 JUL-12 AGO 95	8	68:00	2	07:30	10	75:30
XVIII	09 SEP- 26 SEP 95	7	60:45	2	07:20	9	68:05
XIX	05 NOV-22 NOV 95	7	56:00	2	08:10	9	64:10
XX	06 DIC-23 DIC 95	7	46:35	2	04:40	9	51:15
XXI	20 ENE-07 FEB 96	8	58:05	2	07:55	10	66:00
XXII	05MAR-22 MAR 96	6	56:40	2	07:50	8	64:30
XXIII	19 ABR-06 MAY 96	6	52:20	2	08:00	8	60:20
XXIV	13 MAY-30 MAY 96	5	42:50	2	07:50	7	50:40
TOTAL		164	1.452:50	56	223:30	220	1.676:20

EL ACU (AIRCRAFT CONTROL UNIT)

Los MPA, con independencia de su pertenencia a la Armada de un país o a su Fuerza Aérea, no se consideran aviones "orgánicos" de una flota destacada en la mar, por ser aeronaves estacionadas en tierra firme. Los comandantes al mando de un grupo naval, cuando necesitan el servicio o la protección de estos medios, tienen que solicitarlos a su Autoridad responsable (normalmente un MACA por delegación) que ordena entonces la misión a un Escuadrón de Patrulla Marítima.



SALUDO. Pasada de saludo a una fragata española clase "Santa María".

Dependiendo del grado de colaboración que el MPA tenga con las unidades navales, la misión se considera un Apoyo Directo (cesión temporal del TACON), Asociado (coordinación del vuelo según unas directrices) o simplemente Operaciones de Area (sin relación directa entre unidades, normalmente por la distancia de las áreas de trabajo).

Cuando el MPA realiza la misión en Apoyo Directo de un grupo naval- como sucedía en la SHARP GUARD- se designa a uno de los barcos como ACU (Aircraft Control Unit), quedando responsable de su control durante el tiempo que dura la cesión del TACON. Normalmente se trata de alguna fragata con buena capacidad de radar aéreo, desde la cual un oficial coordina las acciones de superficie con las aéreas para evitar interferencias y encarga tareas específicas al MPA, que van desde una investigación en las áreas fuera del alcance del grueso de la flota a ordenar un ataque con las armas a bordo del avión.

cia de cada fragata en el Adriático fue de unos tres meses, alternando sus cometidos en los tres Task Groups. Ocasionalmente se aportaron unidades logísticas como el petrolero Marqués de la Ensenada o submarinos como el "Siroco", el "Mistral" y el "Tramontana".

LA CONDUCCIÓN DE LAS OPERACIONES

La misión principal de los MPA dentro del concepto general de la operación SHARP GUARD era prestar apoyo directo a las unidades de superficie que vigilaban el tránsito de barcos mercantes por el mar Adriático, debiendo localizar, identificar visualmente y fotografiar todos los contactos encontrados en la búsqueda. Las fragatas de los CTG 440.01 y 02 estaban dispuestas en las áreas de MONTENEGRO y OTRANTO, patrullando zonas fijas que estaban orientadas formando barreras paralelas, para conseguir un mayor control en profundidad. Su tarea incluía además la inspección de la carga de los buques, para lo cual disponían de equipos especiales de abordaje que trasladaban en los helicópteros orgánicos de las fragatas o en lanchas.

Debido a la posible amenaza de los submarinos diesel yugoslavos y de su pequeña fuerza naval de superficie, los MPA tenían también asignada la misión secundaria Antisubmarina (ASW) y Antisuperficie (ASUW). La idea inicial era que todos los aviones llevasen siempre armas ASW/ASUW y sonoboyas "por si acaso", pero no todos los países disponían de la configuración de armamento y autoprotección necesaria (caso español), por lo que los MACAS de Roma y Sigonella, encargados de programar las misiones, decidieron destacar en el área MONTENEGRO sólo a los aviones "portadores de armas" y dedicarlos a garantizar la seguridad de los barcos de guerra, mientras mantenían controladas exclusivamente las trazas de alto interés. La carga de trabajo mayor quedaba entonces en el área OTRANTO -cuello de botella de todo el tráfico en la zona- en la que los MPA tenían que identificar visualmente los contactos entrantes e interrogar por radio todos los mercantes, comprobando además durante el vuelo que los barcos se dirigían a sus destinos declarados.

Una misión típica del destacamento del Grupo 22 comenzaba tres horas antes del despegue con el "briefing" prevuelo que recibía la tripulación en el MACA de Sigonella. Mientras, el resto del personal permanecía en el avión realizando los chequeos. Tras el despegue quedaba una hora y cuarto de vuelo hasta llegar a la zona de OTRANTO[5], que era la habitual debido a que el P-3 español no disponía de los medios de autoprotección y armamento requeridos.

EL "RPM" (RECOGNIZED MARITIME PICTURE)

Como resultado del embargo y del desarrollo de las operaciones MIO surgió la necesidad secundaria de conocer los itinerarios habituales de los buques y la actividad de la Armada yugoslava y la marina mercante alrededor de sus puertos. Estos datos se fusionaban a diario para producir el RMP (Recognized Maritime Picture), conocido también como RSP o SURPIC (Surface Picture), que se puede definir como el mapa de situación marítima que todo Comandante Militar desearía tener para planificar sus acciones. Dentro de este "tablero de ajedrez" los jugadores no quieren saber sólo las casillas ocupadas, sino también las piezas que hay sobre ellas, por lo que la identificación de los contactos y su actualización es fundamental, resultando los MPA insustituibles para esta tarea.

Con la ayuda del LINK y del HF, el RMP consiguió superar hace tiempo el límite del horizonte radar de las unidades individuales. Durante la operación SHARP GUARD se informatizaron los Centros de Mando y gracias a los medios CIS y los satélites, el RMP fue pasando de los mapas con siluetas imantadas y tablones pintados con lápiz graso a una presentación integral de los datos en tiempo casi real, que ha culminado en el sistema MCCIS utilizado en toda la OTAN, equivalente naval del ICC.

Pese a todo, la inserción inicial de cualquier contacto en el RMP con los medios de 1993 era un proceso lento (todavía lo es con los sensores actuales) que inevitablemente requería una identificación visual a corta distancia mediante observadores o infrarrojos. En el mar Adriático la elaboración del SURPIC era una tarea difícil debido al alto nivel de tráfico mercante, objeto de la búsqueda, complicado con la interferencia de las líneas de Ferry, los pesqueros, las propias unidades de la OTAN/UEO, las lanchas dedicadas al contrabando de tabaco y los pequeños barcos de refugiados o inmigrantes ilegales procedentes principalmente de Albania. Los vuelos nocturnos tenían una especial complicación para el P3 español, que no estaba equipado con FLIR, pues la alternativa de uso de visores intensificadores de imagen no fue satisfactoria. El problema de identificación nocturna se resolvió variando el ángulo de las luces de aterrizaje del avión hasta enfocar el contacto, maniobra que los mecánicos llegaron a dominar con soltura. La instalación del FLIR sólo llegó a tiempo para participar en los tres últimos destacamentos.

Durante el tránsito el avión era identificado por MAGIC (el AWACS en órbita en la zona) y posteriormente por RED CROWN (el responsable de la defensa antiaérea de la flota de superficie), cancelaba su plan de vuelo, pasaba a "operacional" y descendía. A la hora de entrada en zona, llamaba por radio al avión saliente y en un procedimiento conocido como HANDOVER se intercambiaban los últimos datos tácticos y coordinaban el cruce de niveles de vuelo. A partir de ahí, el TACCO de la tripulación comunicaba en una frecuencia exclusiva con el ACU (unidad naval responsable de maniobrar el avión) y después de otro procedimiento llamado JOINING, en el que se pasaban otro grupo de datos tácticos, el P-3 quedaba integrado en la fuerza y listo para trabajar.

A lo largo de las 6 u 8 horas "ONTASK" el P-3 localizaba, identificaba e interrogaba a los barcos que iban entrando en su horizonte radar, dentro de un área asignada por el ACU, o bien se dirigía hacia contactos de interés que éste le encargaba. A veces el interrogatorio se convertía en un galimatías, sobre todo de noche, donde respondían por el canal 16 (guardia marítima) barcos a los que no se estaba llamando y también porque el inglés de los oficiales en el puente no ayudaba mucho a rellenar unos cuestionarios normalizados, conocidos como CHALLENGES, que entre otras cosas preguntaban el nombre del barco, la bandera, el puerto, el propietario, la carga y el destino. Mientras el operador de la radio del avión preguntaba y anotaba, en cabina un tripulante tomaba fotos del contacto si la luz era la suficiente. Debido a que el P-3 español no disponía de LINK los datos del CHALLENGE se pasaban por radio al ACU. Considerando que en cada vuelo se realizaban de 20 a 30 interrogatorios la saturación por radio que la tripulación tenía que soportar puede imaginarse...

Las respuestas de los mercantes se contrastaban con una base de datos por las unidades navales de la OTAN/UEO, de modo que era relativamente rápido comprobar su veracidad. En caso de duda se declaraba el contacto como PVV (Potential Violator Vessel) y se enviaba un equipo de abordaje en lancha rápida o en helicóptero para hacer cumplir la resolución 820 de la ONU. Si algún contenido de las bodegas no era el autorizado, el mercante era desviado a un puerto de la costa italiana para una inspección completa. Si todos los datos eran normales el barco se clasificaba como ACV (Assessed Cleared Vessel) y podía continuar su navegación, aunque la traza se mantenía bajo vigilancia por si hacía algún cambio de rumbo.



TRIPULACIÓN. Radarista.

Al llegar la hora OFFTASK se realizaba el proceso inverso, solicitando permiso al ACU para abandonar la zona y regresar a la base. Al llegar al aparcamiento lo normal era anotar de 8 a 10 horas al libro del avión. El "debriefing" en el MACA solía llevar unas dos horas, dedicadas a completar el informe de misión PURPLE correspondiente, a devolver la documentación confidencial entregada para la misión y el carrete de película de la cámara fotográfica, que el laboratorio de Sigonella revelaba en las 24 horas siguientes. Al salir del edificio, la tripulación acumulaba de 12 a 15 horas de actividad continuada, la mitad de las veces con una noche por medio. En algo más de dos semanas, cada destacamento realizaba de 6 a 8 misiones de este tipo y unas 70 horas de vuelo antes de regresar a España.

LAS VIOLACIONES DEL EMBARGO

Reconocer con la máxima antelación un mercante violador resultó ser esencial en la SHARP GUARD y en esta tarea los MPA demostraron ser una herramienta fundamental, identificando los contactos en la misma entrada del canal de Otranto. La experiencia demostró que la mejor manera de detener un barco era mediante un equipo de abordaje que, descendiendo por rappel desde un helicóptero, tomase inmediatamente el control del puente de mando. Teniendo en cuenta las alertas de los helicópteros (45-60 minutos) era difícil insertar uno de estos equipos en menos de una hora, lo que para un barco a velocidad normal suponía una ventaja de 20 NM desde el momento que se le declaraba PVV, con grandes posibilidades de entrar en las aguas territoriales de Serbia y Montenegro si no encontraba ningún barco de guerra en el camino.

Un posible indicio de intento de violación del embargo era una actividad irregularmente alta de la Armada yugoslava, pero sobre todo la conducta anormal de un barco mercante. La más clara era un cambio de rumbo intentando entrar en aguas de Montenegro, pero había otras pistas que hacían saltar la alarma, como un barco que aparentase colaborar mientras atrasaba el cumpli-

ANECDOTARIO

Un compañero de promoción me contó una vez una anécdota muy graciosa que oyó en cierta ocasión. Despedían de su unidad a un coronel recién ascendido y su mujer, en mitad de la celebración comentó, inocente, que lo que más le alegraba del ascenso era que su marido ya no tendría que hacer tantos capitanes de día y podría verlo más por las noches... Supongo que todos habremos oído alguna vez este tipo de historias y es ya difícil saber qué hay de cierto en ellas, después de pasar por tantas bocas. En Sigonella y en los vuelos de la SHARP GUARD sucedieron muchas cosas, unas divertidas, otras quizá no tanto y alguna hay que no se puede comentar aquí... Lo que sí puedo decir es que después de diez años, las he oído repetir las veces suficientes para asegurar que el tiempo las mejora. Por eso me limitaré a resumir tres anécdotas tal como creo que pasaron.

La meteorología en el mar Adriático se caracteriza por tormentas que se desarrollan rápidamente, sobre todo en primavera y otoño. En cierta ocasión comenzamos una misión a 500 pies con un tiempo que iba empeorando por momentos, aunque la predicción no era alarmante. Yo ocupaba el puesto de navegante dentro del tubo cerrado del fuselaje cuando el ruido de los motores a máxima potencia y la guiñada del avión me sobresaltaron. Justo en ese momento se descorrió la cortina que separaba la estación táctica de la cabina de vuelo; la luz que pude ver a través del cristal fue tan tenue que parecía de noche y sin embargo eran ya las diez de la mañana. Durante varios minutos el avión mantuvo la potencia mientras se zarandeaba entre las nubes y toda la tripulación permaneció en silencio sin atreverse a preguntar por el intercomunicador. Sólo cuando alcanzamos 10.000 pies supimos que el avión había entrado en un "windshear" y que había llegado a quedarse a menos de 100 pies del agua, sin ganar ni altura ni velocidad. La rápida reacción de los pilotos y del mecánico que estaban en ese turno, sin olvidar los 4600 caballos por motor de nuestro P-3, nos salvaron del desastre. Por supuesto, cuando acabó la tormenta nuestro comandante de aeronave volvió a ordenar descender para continuar la misión. Por mi parte, cuando regresé a España me compré la última edición del libro de Ledesma y Baleriola...

Las bromas entre tripulantes son frecuentes en el P-3. Algo normal si se consideran las horas que se pasan en un sitio tan estrecho. Durante uno de los vuelos un tripulante descubrió por casualidad que su radio portátil podía sintonizar la frecuencia de HF del avión. Pasó poco tiempo hasta que decidieron simular entre varios un programa de Radio Exterior de España. Como quien no quiere la cosa, dejaban encendida la radio portátil en la cocina del avión y desde la estación de HF, el operador empezaba a mezclar música grabada con saludos de familiares y amigos al avión P-3 "en misión en Bosnia", para sorpresa de todos los que escuchaban mientras se tomaban un café. La broma llegó a refinarse tanto que, con la complicidad general, durante más de dos días llegaron a hacer creer a un oficial que era su madre la que le mandaba recuerdos... Como es lógico, el jefe del destacamento tuvo que poner orden y clausurar la "emisora".

Un destacamento decidió celebrar la Patrona en un modesto restaurante apodado el CLUB 21, porque siempre cobraba 21.000 liras de menú. Con la alegría del festejo invitaron a los camareros a una copa de vino español, y al explicarles el motivo de la celebración y que eran aviadores, llamaron al cocinero, que había servido como soldado en una división italiana durante la Segunda Guerra Mundial. Para sorpresa de todos, un radarista de la tripulación, aficionado a estos temas, le fue enumerando los comandantes que había tenido y los lugares y batallas en los que había estado luchando, y a todo el viejo siciliano respondía con emoción -¡Certo, certo! Aquella noche el destacamento tuvo un miembro honorario cantando con ellos el himno del Ejército del Aire...

miento de las instrucciones con cualquier excusa, que no contestase a la radio o la interfiriera con conversaciones irrelevantes o una tripulación que declarase una avería o una emergencia médica para justificar su entrada en aguas territoriales. Incluso se previó el que se usase un mercante "señuelo" para desviar la flota del verdadero violador, por lo que siempre que se activaba un equipo de abordaje, los MPA en la zona quedaban encargados de controlar el resto de la costa de Montenegro.

A lo largo de los tres años que duró la operación SHARP GUARD hubo sin duda muchos mercantes que transportaron cargas prohibidas o que no tenían la documentación en regla, como lo demuestra la cifra de barcos desviados a puerto o inspeccionados. Seis barcos intentaron sin éxito cruzar la barrera, entre ellos el petrolero GLORY, cuya tripulación provocó una avería a bordo que pudo acabar manchando de polución el mar Adriático, o el carguero JADRAN EXPRESS, que fue abordado cuando se dirigía con un cargamento de armas hacia Croacia. Pero quizá el incidente más conocido fue el protagonizado por el petrolero maltés LIDO II, porque pudo acabar en un enfrentamiento con la Armada yugoslava. El LIDO II declaró una vía de agua en el casco y notificó que procedía en emergencia a Albania para solucionarla, aunque puso rumbo hacia la costa montenegrina a máxima velocidad. Tres unidades de la OTAN/UEO consiguieron interceptarlo y un equipo de abordaje tomó el control del barco justo antes de que un grupo de

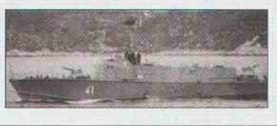
LA ARMADA YUGOSLAVA

La Armada yugoslava contaba con equipo anticuado y repuesto reducido pero había demostrado mantener un relativo buen nivel en la realización de ejercicios y misiones de vigilancia, por lo que la actividad de sus unidades fue siempre tenida en cuenta por la OTAN/UEO.

Las fragatas lanzamisiles de la clase KONI y KOTOR y los patrulleros de la clase KONCAR y OSA I suministraban una cobertura casi continua de la costa montenegrina desde sus bases en Tivat y Bar, manteniendo sus patrullas dentro de las aguas territoriales. Aunque La Armada contaba con tres submarinos de costa operativos (dos clase HEROJ y un clase SAVA) nunca llegaron a sacarlos de sus aguas territoriales.

Irónicamente sin embargo, la principal amenaza de la Armada yugoslava no provenía de sus barcos, sino de los misiles móviles antibuque SSC-3 STYX desplegables en camiones a lo largo de toda la costa.





fragatas yugoslavas pudiera proteger la entrada del barco en sus aguas territoriales. La avería había sido intencionada.

CONCLUSIÓN

La intervención en los Balcanes, de la que la SHARP GUARD formó parte, fue la primera misión real asignada a la NATO/UEO. Tras ella, ambas organizaciones salieron transformadas y quizá sea ésta la principal consecuencia profesional que haya que resaltar del conflicto yugoslavo, junto con que nuestras Fuerzas Armadas quedasen integradas militarmente en la OTAN. Sin ser un objetivo, la competencia demostrada internacionalmente por los soldados españoles cambió la imagen que sus propios ciudadanos tenían de la Institución.

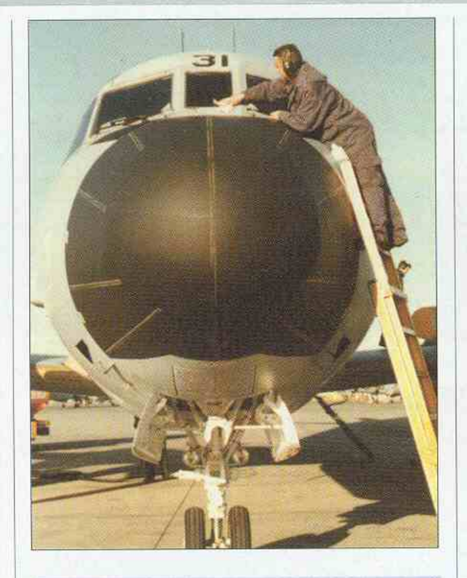
El embargo marítimo a Serbia y Montenegro fue discutido en determinados círculos, alegando que los bandos enfrentados seguían manteniendo contactos con empresas de armamento y que Yugoslavia tenía las fronteras terrestres más permeables de Europa. Sin embargo, el bloqueo que la OTAN/UEO mantuvo en el Adriático cumplió sus objetivos y, siendo cierto que el armamento ligero circulaba inevitablemente por los Balcanes, el material pesado, el repuesto y su munición -difícilmente escamoteable por carretera- no logró entrar en la zona, como tampoco lo hizo el combustible necesario para hacer funcionar una maquinaria de guerra efectiva.

Desde una perspectiva doctrinal, la SHARP GUARD supuso un cambio de escenario a aguas costeras para una flota preparada a operar principalmente en océano abierto. La aplicación de los medios de la OTAN en un área reducida como es el mar Adriático, generó la necesidad de identificar los contactos hasta un nivel de confianza "visual", para evitar ambigüedades entre multitud de interferencias y emisiones electrónicas que venían de mar o de tierra y que antes ni se consideraban. Para complicar más el escenario, los vuelos operativos de la SHARP GUARD tuvieron que coordinarse con el espacio aéreo ocupado por la DENY FLIGHT con objeto de evitar situaciones de aviones propios no identificados. Los Balcanes convenció a los marinos de que las operaciones tierra adentro también les afectaban. Como primer cambio en la doctrina, se han confeccionado ya varias publicaciones AJP y se está estudiando un procedimiento que integre totalmente las misiones de MPA en los ATO de forma que se pueda abandonar el sistema actual, derivado del formato naval RAINBOW.

Con respecto a los MPA, el conflicto de los Balcanes probó la flexibilidad y versatilidad que estos aviones han tenido siempre para todo tipo de misiones. Olvidada la amenaza submarina tradicional, el MPA tiende desde entonces a usar el radar, las ESM y los sistemas electro-ópticos como principales sensores en un escenario litoral, que obliga a las operaciones conjuntas donde es primordial una clara visión de la situación. El RMP, que incluye ahora también la amenaza costera, se convierte en una fase necesaria del planeamiento y la operación tal como sucedió en la SHARP GUARD y los MPA, lejos de pasarse de moda como concepto de avión, han ampliado su campo de actuación.

Concretando al MPA español, el Grupo 22 se enfrentó a un reto que no podía resolverse sólo con entusiasmo. El P-3 es un excelente avión con un enorme potencial, pero en 1993 el modelo B llevaba más de dos décadas anticuado y sus limitaciones en armamento y autoprotección conllevaron a que fuera excluido de una de las áreas de operaciones. La carencia de algunos equipos como el LINK, el Havequick o el FLIR pudo solventarse en su momento, pero la revisión de la lista de equipos en cualquier operación militar es cada vez más exigente y elimina a candidatos que no cumplan los mínimos.

Tal vez por eso la mejor enseñanza que el Ejército del Aire pudo sacar de la SHARP GUARD ha sido impulsar el programa de modernización de los P-3 tanto tiempo retrasado que, aunque no actualiza toda la plataforma, mejora sensiblemente los equipos dedicados a la lucha litoral ■



GLOSARIO

ACV.– Assessed Cleared Vessel
AJP.– Allied Joint Publication
CAOC.– Combined Air Operations Center
ATO.– Air Task Order
COI.– Contact of Interest
CTG.– Combined Task Group
COMARAIRMED.– Commander of Maritime and Air Forces of the Mediterranean
COMNAVSOUTH.– Commander of the Naval Forces of the South
CHOP.– Change of Operational Command
FRY (S & M).– Federal Republic of Yugoslavia (Servia & Montenegro)
ICC.– Inter CAOC Capability
IFOR.– Implementation Force
MACA.– Maritime Air Control Authority
MAOC.– Maritime Air Operations Center
MCCIS.– Maritime Command, Control and Information System.–
MIO.– Maritime Interdiction Operation
MPA.– Maritime Patrol Aircraft
ON TASK.– Hora de comienzo de misión
OFF TASK.– Hora de final de misión
OPCOM.– Operational Command
PVV.– Potential Violator Vessel
RMP.– Recognized Maritime Picture
RSP.– Recognized Surface Picture
SACEUR.– Supreme Allied Commander in Europe
SURPIC.– Surface Picture
SFOR.– Stabilization Force
STANAVFORMED.– Standing Naval Force Mediterranean
STANAVFORLAN.– Standing Naval Force Atlantic
SV.– Suspect Vessel
TACOM.– Tactical Command
TSC.– Tactical Support Center
WEUCONMARFOR.– Western European Union Contingency Maritime Force

[1] Virtual War. Kosovo and Beyond (Michael Ignatieff).
[2] Excepto España, que sólo cedía entonces el OPCON.
[3] Actualmente COMARAIRSOUHT.
[4] Grecia, Francia, Holanda, España, Reino Unido, Estados Unidos, Canadá, Portugal, Noruega, Dinamarca, Alemania, Turquía, Italia y Bélgica.
[5] El Grupo 22 voló tres misiones en Montenegro por averías de los aviones asignados a ese área.

Operación Allied Harbour

JOSÉ MANUEL CUESTA CASQUERO
Comandante de Aviación

RECOMENDAMOS

LOS EEMM Y LAS MISIONES DE OBSERVACION

- ***Nuevo puesto para el EA en Bosnia.*** Sección Aviación Militar. RAA nº 633 página 356 (1994)
- ***Pero... ¿hay personal del EA en Bosnia?.*** Artículo del teniente coronel García Arnaiz. RAA nº 635 página 572 (1994)
- ***Nuevo puesto para el EA en UNPROFOR.*** Sección Aviación Militar. RAA nº 638 página 902 (1994)
- ***CRCC: Operaciones sobre la Antigua Yugoslavia.*** Artículo del capitán Guinea Rodríguez. RAA nº 658 página 899 (1996)
- ***European Community Monitor Mission.*** Artículo del comandante Pedro Armero. RAA nº 675 página 588 (1998)
- ***Seis meses de logista en la reconstrucción de Mostar.*** Artículo del teniente coronel Guisández Gómez. RAA nº 648 página 916 (1995)
- ***13 días en poder de los serbo-bosnios.*** Artículo del comandante Cortés Méndez. RAA nº 648 página 922 (1995)
- ***OSCE/OTAN Operación Eagle Eye.*** Artículo del comandante De Andrés Cuadra. RAA nº 683 página 383 (1999)

LOS COMIENZOS

- ***El Ejército del Aire en la Operación DENY FLIGHT.*** Artículo del teniente coronel Muñoz Pastor. RAA nº 628 página 583 (1993)
- ***El Ala 37 en Italia.*** Artículo del comandante Iglesias de Paúl. RAA nº 691 página 100 (2000)
- ***El Ejército del Aire en apoyo a la Operación Alfa Bravo.*** Artículo del comandante Yagüe Herreros. RAA nº 630 página 67 (1994)

LOS TACP,S

- ***FAC,s del Ejército del Aire en Bosnia.*** Artículo del capitán de Diego Coppen. RAA nº 631 página 219 (1994)
- ***TACP,s en Bosnia: el éxito desconocido.*** Artículo del comandante José Terol. RAA nº 667 página 778 (1997)
- ***Destacamento de Control Aerotáctico en B-H.*** Artículo del comandante Clavero Mañueco. RAA nº 704 página 490 (2001)
- ***Repliegue del Destacamento de Control Aerotáctico del EA desde BH.*** Sección Noticiario. RAA nº 702 página 317 (2001)

OPERACIÓN PARALELA

La capacidad limitada de Albania para absorber refugiados y el deseo de evitar que se produjese una nueva catástrofe humanitaria hicieron que, al mismo tiempo que se llevaba a cabo la Operación Allied Force, se crease otra Operación paralela de ayuda para paliar la situación de los refugiados desplazados desde Kosovo a Albania. Esta Operación se denominó ALLIED HARBOUR. Un oficial del Ejército del Aire ocupó el puesto J3 AIR F021, denominado de 'Offensive Air Support Planning Officer', dentro del Cuartel General (CG) de AFOR que AMF-L (ACE Mobile Forces - Land) instaló en Plepa-Durres (Albania).

DESARROLLO DE LA MISIÓN

Misión de AFOR

La misión de AFOR, según se definió en la OPORDER ALLIED HARBOUR fue la de proporcionar coordinación y asistencia a las autoridades de Albania, a ACNUR (Alto Comisionado de Naciones Unidas para los Refugiados, UNHCR), a Organizaciones Internacionales y a otras Organizaciones No Gubernamentales (ONGs) para la resolución de la crisis humanitaria en Albania motivada por el conflicto de Kosovo, creándose un procedimiento de interacción entre los organismos civiles y los medios militares a través del EMG (Emergency Management Group).

Las principales actividades realizadas por AFOR consistieron en la construcción de campos de refugiados, mejora de la infraestructura de Albania (carreteras, puentes, puerto de mar, pistas de aterrizaje,...) y del flujo de ayuda humanitaria por aire y por mar.

Las diferentes Fuerzas asignadas a AFOR también participaron en el control y apoyo del movimiento de refugiados desde la frontera entre Albania y Kosovo hacia el sur y el interior del país donde se encontraban los campamentos, proporcionando escolta a convoyes de refugiados y de ayuda humanitaria y tomando parte activa en el plan de repatriación de refugiados con medios terrestres y aéreos y en la realización de aero-evacuaciones médicas cuando así fue requerido.

Organización del Cuartel General de AFOR

La organización y plantilla inicial del Cuartel General de AFOR fue la establecida por AMF-L para tiempo de crisis, con la intención de ocupar la totalidad de los 421 puestos establecidos para una crisis completa.

Esta plantilla se fue reduciendo con





el paso del tiempo, al comprender que la misión de AFOR no necesitaba de una estructura tan sobredimensionada para su Cuartel General, y menos aún después de firmarse los Acuerdos de Paz que permitieron el regreso de refugiados hacia Kosovo.

La política seguida para la reducción de puestos del CG de AFOR fue la de eliminar en primer lugar aquellas posiciones ocupadas por personal destinado en otros Cuarteles Generales de OTAN, tratando de mantener a toda costa los puestos solicitados por las naciones. Cuando un puesto nacional tenía que ser anulado por la inexistencia de tareas a realizar en el mismo, se designaba a la persona que lo ocupaba para otro puesto, hasta entonces ocupado por personal de OTAN y previo consentimiento del representante Nacional en el CG de AFOR o mediante procedimiento de silencio de 24 horas.

Organización de J3AIR y del AOCC

La División J3AIR del Cuartel General de AFOR contaba inicialmente las siguientes células:

- CH J-3 AIR
- Airsouth Forward Cell
- Force AOC
- AOCC
- Close Air Support (CAS) Ops Cell

La única célula dependiente en realidad de J-3 AIR era la de "Force AOC", con sus diferentes elementos de Operaciones Aéreas Ofensivas (OAS), Espacio Aéreo, Operaciones de Apoyo de Helicópteros y el Equipo Móvil de Operaciones Aéreas.

La célula Aérea Avanzada de Airsouth actuó como representante y enlace del mismo en AFOR y el AOCC, estaba en la cadena de mando del CAOC, con un Director y un Asistente además de las células de Espacio Aéreo y de CAS.

La reducción de puestos del CG de AFOR fue un tema continuo de discusiones, produciéndose la reducción más drástica a raíz de la firma de los Acuerdos de Paz, que también influyó enormemente en la División J-3 AIR, desapareciendo entre otras las células de OAS y CAS.

Puestos y cometidos ocupados por el Oficial del Ejército del Aire

- AL J3A F021 - Oficial de Planeamiento de OAS.

Inicialmente, el Oficial español fue nombrado para ocupar el puesto J3 AIR F021, con denominación de 'Offensive Air Support Planning Officer', aunque esta posición fue una de las suprimidas posteriormente.

Las misiones y cometidos de este puesto eran en algunos casos similares a las del equipo CAS del AOCC. Las actividades realizadas en este puesto consistieron principalmente en el establecimiento de Procedimientos Operativos de Estandarización para misiones CAS en el Área de Responsabilidad de AFOR y en la revisión de diferentes planes y órdenes de operaciones, además de utilizar el ICC y enseñar a otros su utilización. En ningún momento se pudieron realizar ejercicios de entrenamiento para los TACPs, ya que no hubo disponibilidad de aviones al estar estos empeñados en la Operación 'Allied Force' de la Crisis de Kosovo y el único

equipo TACP en zona se desplegó hacia Kosovo una vez firmados los Acuerdos de Paz. Además, las posibilidades de necesitar Apoyo Aéreo por parte de las Fuerzas de AFOR eran prácticamente inexistentes al encontrarse desplegadas en un país considerado como amigo y en el que la única amenaza podría ser la de ataques a convoyes de refugiados o ayuda humanitaria por parte de bandoleros o criminales, contra los que los aviones no resultaban el medio más apropiado. Una vez firmados los Acuerdos de Paz se procedió a la disolución de la célula CAS y de los puestos OAS una vez finalizados los Procedimientos Operativos CAS de AFOR.

- Oficial de Enlace con la 2ª División Albanesa. El Jefe del Estado Mayor de AFOR sintió la necesidad de tener un equipo de enlace con las Fuerzas Armadas Albanesas en la zona fronteriza ante la posibilidad inminente de la firma de los Acuerdos de Paz. Este equipo debería estar compuesto por personal de J2 (Inteligencia) y J3 (Operaciones) ofreciendo el Jefe de la División J3AIR ocupar este puesto con el oficial español, acompañado por un capitán del UK Army (Ejèrcito británico) especialista en Inteligencia. El cometido encomendado fue el de ponerse a las órdenes del General Jefe de la 2ª División Acorazada de Albania, con Cuartel General en Kukes, y actuar de enlace entre éste y AFOR. También había que realizar HUMINT, obteniendo información sobre los enfrentamientos en la zona de la frontera entre serbios y el UÇK y la localización de campos de minas y disparos de morteros, extraídos de los informes de los observadores albaneses en las áreas de fricción. Otra parte de los cometidos consistieron en tratar de averiguar las intenciones del UÇK una vez que se firmasen los Acuerdos de Paz, para lo que se mantenían conversaciones continuamente con el propio General y su Estado Mayor, con las Organizaciones Internacionales (UNHCR, OSCE,..) e incluso los representantes del Gobierno Albano-Kosovar, que llegaron a requerir una entrevista con los dos oficiales de la OTAN. Del Cuartel General de AFOR se recibieron instrucciones de no incidir en estos contactos y de obtener información sobre las intenciones de los refugiados kosovares una vez que se hubiesen firmado los Acuerdos de Paz.

Siendo Kukes lugar de paso obligado hacia la frontera entre Albania y Kosovo, el equipo de AFOR actuó como enlace entre las Fuerzas Alemanas de KFOR que desplegaron hacia Kosovo y las autoridades albanesas, proporcionando también a KFOR la información que se obtenía de la 2ª División Albanesa y otras organizaciones sobre el estado de las carreteras, localización de fuerzas albanesas, serbias y del UÇK, situación de campos de minas, movimientos de la posible retirada de las fuerzas serbias, intenciones de los refugiados, etc.

Posteriormente a la entrada de las Fuerzas de KFOR en Kosovo se produjo un éxodo espontáneo de refugiados hacia sus lugares de origen, quedándose los campamentos prácticamente vacíos en pocos días y siendo el equipo de enlace reclamado para regresar a Plepa-Durres al CG de AFOR.

- AL AOC 002 - Ayudante del Director del AOCC. Suprimidas las células OAS y CAS, todo el personal destinado en OTAN que formaba parte de las mismas fue separado del servicio de AFOR y enviado a sus destinos de origen, momento en el cual el oficial del Ejército del Aire fue designado para ocupar el puesto AL AOC 002, denominado 'Deputy Director AOCC'. La actividad principal realizada en este puesto, además de continuar con el manejo e instrucción de ICC, fue la de atender a los turnos de servicio del AOCC, que inicialmente cubrían las 24 horas del día y que pasó a ser desde las 06:30 hasta las 21:00 con la reducción de personal en el AOCC, e incluso de 07:30 a 19:30 durante la última semana, mientras se realizaban los trámites de devolución del espacio aéreo a las autoridades de Albania.

Los cometidos del Oficial de Servicio del AOCC consistieron entre otros en la confección en formato ATM (Air Tasking Message) de la programación de vuelos de helicópteros realizada por HELIOPS, a la que se añadían los posibles vuelos de aeronaves de ala fija en las pocas ocasiones en las que existieron, siendo el espacio aéreo responsabilidad del AOCC desde el suelo hasta 3.000 ft AGL. Una vez confeccionado el formato ATM mediante el programa AMES, se obtenía una programación que se enviaba al CAOC para su inclusión en el Cambio 1 al ATO (Air Tasking Order), para lo que se utilizaba el correo electrónico CRONOS de OTAN.

También era responsabilidad del AOCC la emisión de NOTAMS en el Área de Responsabilidad de AFOR, difundiéndolos por CRONOS a todas las Unidades y Cuarteles Generales de OTAN y por Internet a Organismos Civiles de Control y Fuerzas no encuadradas en OTAN. El mismo procedimiento era de aplicación a los NOTAMS originados por KFOR o el CAOC, manteniendo el Oficial de Servicio listados y mapas actualizados con dichos NOTAMS, además de dibujar las rutas de los vuelos nocturnos de helicópteros o de los aviones de ala fija para comprobar la separación de los mismos.

El Oficial de Servicio del AOCC era el encargado de notificar al CAOC los cambios en la programación de helicópteros de AFOR o la activación de MEDEVAC, que se realizaba mediante coordinación entre J6 Medical y HELIOPS. Otra de sus responsabilidades era la de distribuir toda la información aeronáutica a las unidades de helicópteros tales como meteorología, ATOs, SPINS, ACP, COMMPLAN, NOTAMs, etc. que normalmente se hacía a primera hora de la mañana, y la de impartir el briefing meteorológico y resumen y programación de vuelos en los briefings de las 08:00 y de las 19:30 diariamente.

El AOCC fue suprimido en cuanto se hizo cargo del espacio aéreo de Albania el control civil nacional, por lo que la misión que se tenía prevista para el comandante español en el caso de haber permanecido en AFOR era la de actuar de enlace con los controladores civiles en el aeropuerto de Tirana-Rinas. Sin embargo, esta misión finalizó al disolverse el CAOC.

RÉGIMEN Y CONDICIONES DE VIDA

Alojamiento e instalaciones

El Cuartel General de AFOR se instaló definitivamente en un balneario en ruinas construido para militares rusos en los años cincuenta y utilizado posteriormente por oficiales albaneses.

Los despachos de las diferentes Divisiones de AFOR y el JOC se situaron en el edificio principal, aprovechando la existencia de grandes salones, al que

hubo que dotar de energía eléctrica mediante generadores debido a que la electricidad de Albania, además de sufrir continuos cortes, tenía grandes subidas y bajadas de tensión.

El alojamiento del personal de OTAN se llevó a cabo en habitaciones de 4 a 6 personas, con puertas desvencijadas y ventanas con cristales rotos, siendo el único mobiliario las literas y las estanterías que cada uno se hubiese podido fabricar con su ingenio o habilidad. En el exterior de los edificios se instalaron lavabos, servicios higiénicos y duchas dentro de cabinas portátiles ya que la fontanería interior de los edificios estables no funcionaba adecuadamente, existiendo además restricciones de agua en la prefectura de Durres durante las horas diurnas que obligaron a la instalación de aljibes y al uso racional y limitado del agua.

Vestuario y equipo

Las "Joinning Instructions" de AFOR aconsejaban el equipo y vestuario que el personal asignado a AFOR debía llevar consigo en cantidad suficiente para seis meses. Además, las diferentes naciones proporcionaban apoyo a su personal mediante el establecimiento de un NSE (Elemento de Apoyo Nacional), siendo en ocasiones autorizado su uso por parte de otros elementos del Cuartel General siempre que estuviese firmado el STANAG correspondiente, como era el caso de la lavandería o tienda de AAFES para artículos de aseo y primera necesidad. Otros apoyos eran exclusivamente nacionales, como los relacionados con armamento o equipo adicional de combate para los despliegues o destacamentos fuera del Cuartel General.

Alimentación

El comedor de AFOR se estableció con una cocina centralizada para todo el personal, pero con la advertencia de incorporarse a AFOR con raciones de campaña suficientes para tres días. Dicho comedor no siempre disponía de medios adecuados y más del cincuenta por ciento de las comidas se realizaron con raciones de emergencia americanas. El abastecimiento de agua potable nunca presentó problemas ya que diariamente se proporcionaban palets con paquetes de botellas para que cada individuo tuviese una provisión suficiente de agua en su alojamiento y lugar de trabajo, así como en los vehículos cuando se realizasen movimientos fuera del Cuartel General.

Comunicaciones y correo

- *Telefonía civil*: Las redes de comunicaciones de Albania, se encontraban en continua saturación tanto en la telefonía por cable como en los teléfonos móviles. Los medios civiles empleados por algunas organizaciones eran comunicaciones por satélite Inmarsat y teléfonos móviles Iridium, pero el elevado coste de los mismos reducía su existencia y empleo a muy contadas ocasiones, aunque eran de uso muy común en las Organizaciones Internacionales.

- *Redes militares*: AFOR utilizó como medio inicial de comunicaciones la misma centralita de SFOR, aunque con un número limitado de extensiones y de acceso a otras redes como IVSN y DSN, y que sólo proporcionaba comunicaciones con el exterior pero no dentro de Albania, y cuya saturación era continua. El despliegue de equipos de comunicaciones alemanes con sus redes de AUTOKO permitió enlaces fiables y seguros tanto dentro de Albania como con otros organismos de OTAN, y acceso mediante prefijos a cualquiera de las redes existentes en el Teatro. También se desplegaron equipos SATCOM para establecer una red dentro de Albania, pero los diferentes cambios de configuraciones y la geografía albanesa obligaron a desestimar este medio, entre otros motivos por su falta de flexibilidad y complejidad de uso.

- *CRONOS*: El principal medio de comunicaciones dentro del Cuartel General de AFOR era el correo electrónico mediante el sistema CRONOS de OTAN y la propia intranet de AFOR. CRONOS era la herramienta principal de trabajo y el medio utilizado para comunicaciones con las Fuerzas desplegadas en el Teatro de Albania bajo mando de AFOR y con el resto de los organismos de OTAN, como el CAOC, AFSOUTH, SHAPE, etc., resultando también útil para el envío y recepción de documentos al Mando Aéreo de Combate mediante la integración en el sistema LOCE.

- *Correo*: Algunos países establecieron un sistema postal propio, que en el caso español se solucionaba mediante el empleo de la estafeta semanal en apoyo del contingente de la TF W y a través del oficial de enlace. Para las comunicaciones personales y familiares resultó de gran utilidad la existencia de un ordenador fuera de la red de AFOR con conexión a internet, pudiendo solicitarse una dirección de correo electrónico en el servidor de OTAN para emplear de modo privado durante el tiempo de comisión, y que a su vez resultó un medio muy útil para poder acceder a prensa nacional e internacional al mismo tiempo de mantener contacto con la familia, los compañeros y las amistades.

Destacamento en Kukes

Durante el tiempo destacado en Kukes el alojamiento fue en la tienda de campaña de gran capacidad instalada para transeúntes en el campamento avanzado de AFOR al lado de la pista de aterrizaje. Las condiciones de vidas resultaron rigurosas y penosas, comenzando desde el mismo viaje, en el que se requirieron más de ocho horas para recorrer los 270 kilómetros que separan Durres de Kukes, a través de una red de carreteras que en muchos casos eran sólo caminos de alta montaña en muy malas condiciones. En dicho campamento avanzado no existían medios de apoyo, por lo que había que desplazarse con todos los medios necesarios para la vida cotidiana como equipo de campaña, sacos de dormir, luces, raciones de campaña y agua potable suficiente para el tiempo que durase la misión. El agua para el aseo se transportaba en pequeños remolques de combustible, siendo el único medio para la ducha la propia manguera de combustible, cuando había disponibilidad suficiente de agua. La carencia de un Elemento Nacional de Apoyo de España se solucionó mediante la buena voluntad del personal del contingente español en Albania que, una vez que conocieron de la presencia del oficial español en Kukes, aprovecharon el vuelo de un helicóptero de las FAMET para enviar más raciones de campaña y útiles personales. Los medios de comunicación quedaron reducidos a un equipo Inmarsat para emergencias, ya que el equipo SATCOM nunca llegó a funcionar, hasta la llegada de un destacamento de comunicaciones alemán que instaló una línea de AUTOKO ■

Destacamento Ala 35 en Grazzanisse

RAMON RAIMUNDO MARTINEZ
Teniente coronel de Aviación

El 17 de febrero de 2002 es la fecha en la que un T-19B llega a a la Base Aérea de Grazzanise, situada en localidad del mismo nombre ubicada a unos 40 Km. al norte de la ciudad de Nápoles, constituyendo así el Destacamento del Ala 35 en esa localidad, que durará hasta el 30 de junio del mismo año y que ha tenido como objeto realizar misiones de apoyo a las operaciones OTAN en la zona de los Balcanes.

Para realizar dichas misiones el Ejército del Aire puso a disposición del COMAIRSOUTH (Mando Aéreo Regional Sur, Nápoles) un T-19B con tripulación reforzada, esto es, 3 pilotos, 2 mecánicos de vuelo, 1 supervisor de carga (que posteriormente ha sido aumentado a 2) y personal de mantenimiento formado por 2-3 mecánicos de mantenimiento de avión. Dicho personal era relevado a principios de mes, coincidiendo con la Línea 8 (Getafe–Nápoles Getafe).

Las misiones realizadas por el Ala 35 se clasifican en dos tipos: los vuelos NATO Channel Flight (N.C.F.) y las misiones O.S.A. (Operational Support Airlift).

Los N.C.F. consistían en vuelos regulares que se realizaban todos los lunes y viernes desde aeropuertos italianos como Nápoles o Brindisi hacia otros de la antigua Yugoslavia, principalmente Pristina y Sarajevo, realizando relevos de personal de la OTAN que allí se encuentra destinado.

RECOMENDAMOS

- ***Y por fin... ¡A Mostar!.*** Artículo del teniente coronel Pizarro Pizarro. RAA nº 652 página 256 (1996)
- ***También a Sarajevo.*** Artículo del comandante Horcada. RAA nº 652 página 259 (1996)
- ***El Ala 35 en el Destacamento Icaro.*** Artículo del teniente coronel Pizarro Pizarro. RAA nº 668 página 882 (1997)
- ***Tucanes en Albania.*** Sección Noticiario. RAA nº 665 página 644 (1997)
- ***Apoyo a la operación suiza ALBA.*** Sección Noticiario. RAA nº 688 página 951 (1999)

Los vuelos O.S.A. venían ordenados por AIRSOUTH para cualquier día de la semana excepto los lunes y viernes, reservados para los N.C.F., sin itinera-





DESTACAMENTO. Desde el 17 de febrero hasta el 30 de junio del 2002 se constituye el Destacamento del Ala 35 en Grazzanise al objeto de realizar misiones de apoyo a las operaciones de la OTAN en la zona de los Balcanes.



rio fijo, habiéndose volado a distintos lugares de Europa, como Francia, Hungría o España, en dónde tenían lugar acontecimientos relacionados con las operaciones en la antigua Yugoslavia.

El destacamento tuvo asimismo una dependencia logística del Destacamento ÍCARO, de forma que muchas de las necesidades como vehículos, instalaciones o mobiliario fueron proporcionadas gracias al apoyo de dicho destacamento.

Si bien el control operativo del avión pertenecía a COMAIRSOUTH, siendo las secciones de Operaciones (A3AS) y Logística (A4QA) de este Mando las encargadas de ordenar y gestionar las misiones, el destacamento en todo momento ha tenido una relación directa con el General García de la Vega, verdadera alma mater de la presencia de un avión del Ejército del Aire para cumplir esta misión.

Cabe destacar por último, el apoyo prestado por la Aeronáutica Militar Italiana, que puso a disposición del destacamento un hangar y todos los medios necesarios para poder realizar la misión (Sección de Preparación de Vuelos, Combustibles, etc.), así como el prestado por el capitán Bonacorsi y los tenientes Dángelo y que fueron nuestros enlaces en caso de alguna necesidad.

El resumen de la actividad realizada por el Ala 35 en estos cinco meses (a falta del último vuelo a Zagreb previsto para el día 27) queda reflejada en la tabla adjunta ■

Mes	LOG		OSA		NCF		Totales mensuales	
	Horas	Pax	Horas	Pax	Horas	Pax	Horas	Pax
Febrero	4:05		8:20	21			12:25	21
Marzo	7:25		18:00	39			25:25	39
Abril	3:45		19:15	74	39:15	243	62:15	317
Mayo	8:50		32:50	52	52:35	340	94:15	392
Junio	8:05	6	29:40	79	44:05	371	81:50	456
	32:10	6	108:05	265	135:55	954	276:10	1225

«El antes, el durante y el recoge rápido que nos vamos» desde el punto de vista mutante

El MALEV en Icaro

JAIME SEMPERE RAMON
Teniente Coronel de Aviación

Los que tras haber "crecido" en nuestras bases, tan soleadas y aireadas ellas, pasamos destinados a los Estados Mayores, no acabamos de acostumbrarnos nunca, a pesar de nuestra edad, a estos trabajos mayormente "papeleros" que se desarrollan en muy poquitos metros cuadrados, con luz artificial, gafas para leer, antecedentes, números de registro y teléfonos sonando. Nuestro trabajo, el asesoramiento del Mando, no es en absoluto tan simple como puede parecer a los ojos de un profano. Con un simple teletipo o escrito se inicia para el/los individuo/s elegido/s en noble suerte, un proceso creativo, mitad místico mitad científico, que generalmente causa un efecto multiplicador de los problemas que, previos al inicio del proceso, ya eran patrimonio de el/los "insaculado/s". Este colosal y particular efecto suele extenderse también a todas aquellas personas que en mayor o menor medida se identifican en el resultado final del proceso (léase las unidades) y a un número indeterminado de personas de más difícil identificación (léase direcciones y organismos de los Mandos de Apoyo a la Fuerza). El resultado final del proceso es siempre cuantificable por el número de folios generados, y el efecto multiplicador antes mencionado guarda, como demuestran las estadísticas, una relación de proporcionalidad directa con la parte del resultado denominada por algunos de los entendidos como "Acciones a tomar".

Permítaseme utilizar la palabra "mutante", en el sentido más cariñoso, como definitorio de cada uno de nosotros, ya que a lo largo del proceso creativo pasamos por muchísimos estados psicofísicos, como la euforia, el pesimismo, la desesperación, el bloqueo, la oración, el impulso ávido por la lectura de documentación OTAN, los cambios bruscos de humor -asociados casi siempre a los cambios bruscos de superiores criterios- la ansiedad, la saturación, el voto de silencio -cuando no el de castidad-, la pasión o el desamor por el arte de escribir y la gramática, etc. Cuatro son los rasgos fundamentales que caracterizan esta mutación iterativa:

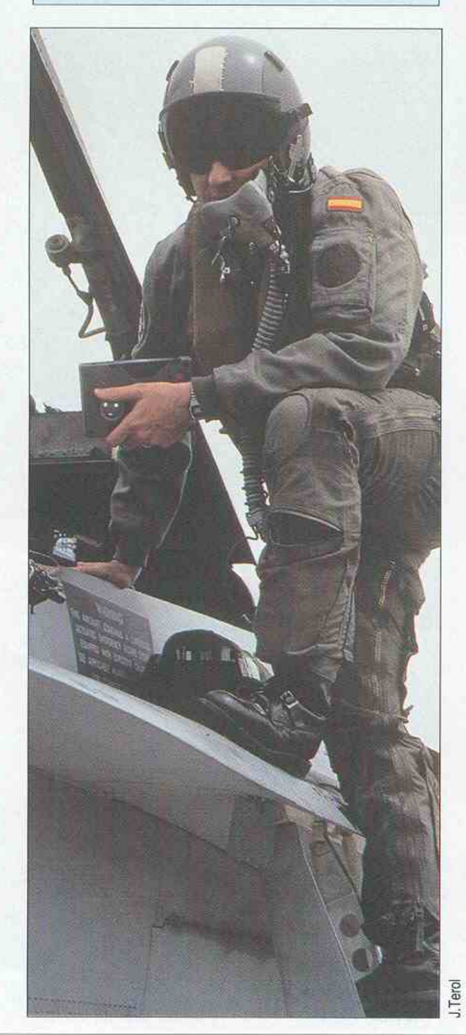
■ La transición entre estados se lleva a efecto en una unidad infinitesimal de tiempo.

■ Los estados siguen un orden totalmente aleatorio y caótico: no existe un estado inicial ni final establecido, pueden darse más de una vez a lo largo de todo el proceso, y la ocurrencia de uno de ellos no da ninguna pista sobre cual será el siguiente.

■ Sólo las personas más cercanas

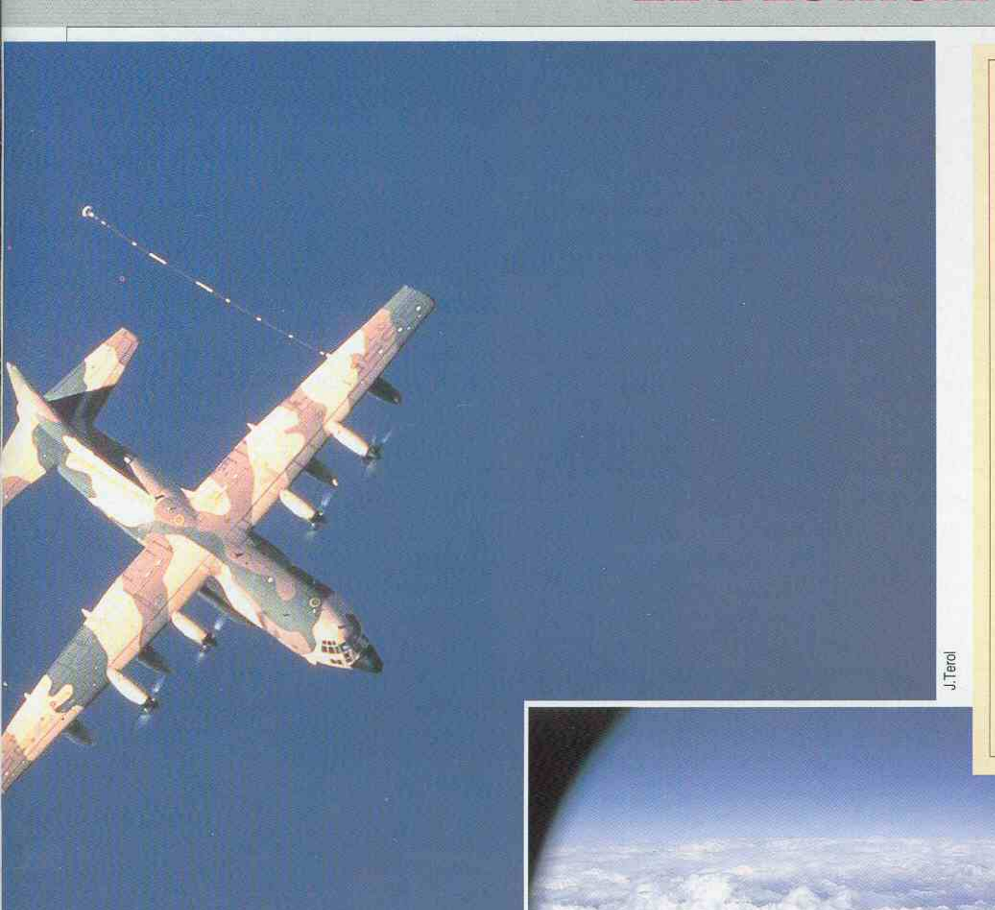
RECOMENDAMOS

- ***Sanidad en Aviano.*** Artículo del comandante Médico Torner Alonso. RAA nº 668 página 906 (1997)
- ***Comunicaciones.*** Artículo del capitán Martín Rodríguez. RAA nº 645 página 630 (1995)
- ***...Y GRUMOCA, también fue a Icaro.*** Artículo del coronel Rodríguez Frontaura. RAA nº 668 página 896 (1997)


J.Terol



CAPACIDAD. Las capacidades de nuestras fuerzas aéreas fueron puestas a prueba en un escenario bélico y ello exigía poner toda la carne en el asador..



J.Terol

SUPERADO CON NOTA EL EXAMEN

Tras tantos años de trabajo, a los mutantes nos queda un buen sabor de boca. Somos conscientes de que el Ejército del Aire superó con nota el examen que suponía nuestro bautismo OTAN en acciones bélicas, demostrando ampliamente su eficacia en la ejecución de las misiones encomendadas.

Nuestras capacidades organizativas, operativas y logísticas, a pesar de la limitación de recursos, permitieron brillar con luz propia a un alto nivel entre nuestros aliados. De ellos tuvimos también la oportunidad de aprender cosas, de compartir nuestra "paella", de trabajar juntos, y en definitiva, la ocasión de prepararnos cada vez mejor para que en un futuro, ojalá muy cercano, la Paz proteja al mundo de sus ridículos contrasentidos.

J.Terol

(familiares, compañeros de trabajo o amigos íntimos) perciben los cambios de estado por los que atraviesa el mutante.

■ El mutante es por lo general ajeno a su entorno: se encuentra a lo largo de todo el proceso en estado pseudo-catatónico, no siendo del todo consciente de sus propios cambios de estado.

Este artículo pretende resumir desde el punto de vista del mutante, lo que supuso el Destacamento ICARO para los que otrora (desde el año 93) habitaban en Mefisto 2 y para los que con posterioridad nos hemos ubicado en su escenario, ya que la larga duración del mismo ha repartido funcionalidad para todos. He considerado conveniente hacer esta pequeña introducción para familiarizar al lector que no haya pasado por estos trances con la figura del mutante, y dividir la exposición en tres partes: el "antes" del inicio del destacamento, que recoge los movimientos y desvelos que nos llevaron a Italia en noviembre de 1994; el "durante", que resume la participación del Cuartel General del Mando Aéreo de Levante (CGMALEV) en el sostenimiento, administración y funcionamiento del destacamento a lo largo de toda su vida operativa y por último el "recoge que nos vamos", que versará sobre como se gestó el repliegue a territorio nacional.

EL ANTES

Los primeros antecedentes de la participación del EA en los Balcanes se remontan al despliegue de un C-212 del Ala 37 en junio del 93 en Vicenza para realizar misiones logísticas de apoyo al Centro de Operaciones Aéreas Combinadas (CAOC) desde el Cuartel General de la FIVEATAF. En agosto de 1993 también son desplazados a Bosnia-Herzegovina tres equipos TACP para coordinación y conducción del Apoyo Aéreo a las Fuerzas de superficie. Ambos destacamentos pasarían a depender del Jefe del Destacamento ICARO tras su constitución como organismo único de mando de todo el contingente desplazado para la misión en los Balcanes.

En alguno de los menesteres propios de los Estados Mayores (reflexión, recogimiento o impulso creativo) debie-

ron de hallarse mis antecesores en el Cuartel General del Mando Aéreo de Levante, cuando allá por el mes de junio de 1993, el Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire en su Directiva 22/93 delegó en el GJMALEV las funciones de dirección y coordinación del despliegue, apoyo y repliegue de las fuerzas destacadas para las operaciones en la antigua Yugoslavia.

La directiva recogía la necesidad de preparar un Plan de Contingencia que contemplara la preparación, despliegue y sostenimiento de las fuerzas del Ejército del Aire, ante la posible decisión del Gobierno español de aportar las citadas fuerzas a las operaciones que, planeadas y conducidas por la OTAN, iban a desarrollarse en el teatro de los Balcanes como consecuencia de las resoluciones 816 (declarando No-Fly-Zone el espacio aéreo de Bosnia-Herzegovina) y 836 (establecimiento de zonas seguras) de Naciones Unidas. La elaboración de dicho Plan fue también asignada al GJMALEV.

Con la recepción de la directiva, se iniciaba el consiguiente trabajo de planeamiento en el Estado Mayor del MALEV. Las experiencias previas de los despliegues de aviones de transporte en las innumerables misiones de ayuda humanitaria realizadas por todo el mundo y las obtenidas como consecuencia de los destacamentos de Namibia y Zaire en misiones ONU sirvieron entonces de punto inicial de aproximación al estudio de un problema nuevo y complejo. Además del "background" de las misiones realizadas por las alas de transporte, la entonces Escuadrilla de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA) acababa de ver la luz. Su concepción respondía perfectamente a los requerimientos de la misión, por lo que constituía también un pilar importante en el que apoyarse desde el punto de vista logístico y de protección de la fuerza.

El reto en el MALEV fue acogido con mucha ilusión, no era para menos; el Ejército del Aire participaba por primera vez dentro del marco de una organización supranacional como la OTAN en misiones reales, lo que significaba un hito histórico. Las capacidades de nuestras fuerzas aéreas iban a ser puestas a prueba en un escenario bélico y ello exigía poner toda la carne en el asador. Partiendo de la directiva que, a los ojos de los mutantes, siempre aporta menos información de la que se desearía, no les queda más remedio que exprimirla, palabra a palabra, una y otra vez, para sacarle todo el jugo posible.

Había que empezar determinando las necesidades del despliegue desde el punto de vista operativo y logístico. Los datos de partida se resumían así:

- Unidades a desplegar propias del MALEV: en principio 8 ó 10 C-15 del 151 Escuadrón y 2 TK-10 del 312 Escuadrón con el personal suficiente para operarlos y apoyarlos, contando además con los apoyos que se precisaran de otros Mandos.
– Base de Despliegue a determinar.
– La Fuerza se integraría en la operación OTAN "Deny Flight", ya en curso.
– En principio se contemplarían misiones CAP de vigilancia aérea contando con medios de Abastecimiento en Vuelo (AAR), dada la prevista larga duración de las misiones.

Se mantuvieron contactos constantes con el EMA, el Mando Operativo Aéreo (MOA), el Mando del Apoyo Logìstico (MALOG) y con todas las unidades que podían verse implicadas: Ala 31 (Grupos 15 y 31), EADA, Base Aérea de Zaragoza, Grupo de Control Aéreo (hoy GRUMOCA), etc. Los escritos, teletipos, faxes, llamadas telefónicas, reuniones y cualquier tipo de herramienta imaginable utilizada entre los individuos para convenir sus asuntos, se utilizaron masivamente en aquellos días. Detrás de todas ellas, los mutantes que, con su trabajo, dedicación e inestimable colaboración de las unidades, hicieron posible el alumbramiento del primer borrador del famoso COPLAN tan sólo pocos días después de recibida la directiva. El documento contenía la misión y cometidos de las unidades participantes, aspectos logísticos y de comunicaciones, instrucciones de coordinación, las relaciones de mando y una estimación del personal y material a desplegar. Este borrador iría sufriendo modificaciones sucesivas y no sería hasta finales de enero de 1994, cuando por fin es aprobado por el JEMA y distribuido a los mandos y unidades afectados.

Desde entonces y hasta que realmente se activa el Plan (revisado y actualizado en octubre con el nombre de COPLAN A 203 "ICARO") hubo de todo, como en botica, desde periodos en los que el escepticismo sobre nuestra posible participación reinaba en el ambiente, hasta verdaderos "agobios" por poder responder simultáneamente a otros compromisos adquiridos, como el ejercicio RED FLAG o el programa Retrofit en curso, sin descuidar la disponibilidad por si sonaba la corneta.

A primeros de junio y a solicitud de JEMACON, el EMA establece los criterios para el despliegue y participación de medios aéreos del EA en la Operación "Deny Flight", apuntando como fechas más favorables a España las posteriores a la finalización del RED FLAG. A continuación se trabaja en la estimación de costes en coordina-

EXPERIENCIA. Las experiencias previas de los despliegues de aviones de transporte en las innumedables misiones de ayuda humanitaria realizadas por todo el mundo sirvieron de punto de aproximación al estudio de un problema nuevo y complejo.

ción con la División de Logística del EMA (EMA/DLO), incorporándose al supuesto la realización de misiones CAS, lo que suponía un aumento considerable en el armamento a desplegar.

Se recibe seguidamente la orden del JEMA de formar un equipo compuesto por representantes de EMA, MALEV y Ala 31 (que incluía al entonces Grupo 15) para realizar una visita a las bases italianas de Aviano, Villafranca y Gioia del Colle, que sirvió para entrar en contacto con otros destacamentos de Fuerzas Aéreas de los distintos países que ya estaban participando en la operación. Como consecuencia de esta visita, se consiguió reunir valiosa información sobre las carencias a asumir, equipo personal, condiciones de vida y operativas, etc.

Es a finales del mes de octubre cuando finalmente se determina que la B.A. de Aviano será la base de despliegue, realizándose el Site-Survey entre el 30 de octubre y el 5 de noviembre, en el que ya se acuerdan la cantidad y calidad del apoyo logístico a recibir y se confecciona un borrador del acuerdo técnico entre las partes, a la espera del correspondiente Acuerdo HNS con la nación anfitriona. El Jefe del MALEV ordena la creación de la Célula de seguimiento "ICARO" para ejercer la dirección, el control y la coordinación de los cometidos asignados al Mando en el COPLAN, y se designa como jefe del Destacamento al entonces jefe del Grupo 15 de FF.AA, teniente coronel Jaime Lahoz Serrano.

El día 15 de noviembre tiene lugar en Zaragoza una reunión general preparatoria presidida por el GJMALEV. El día 17 queda por fin constituido el Destacamento ÍCARO en la Base Aérea de la ciudad del Ebro, incorporándose el personal de otras unidades distintas al Ala 31. Ese mismo día se lleva a cabo una reunión en el CAOC de la V ATAF en Vicenza, convocada por COMAIRSOUTH para tratar sobre las facilidades del asentamiento del destacamento español en la Base Aérea de Aviano y su relación con otros despliegues. El avión que transporta a los representantes españoles lleva también al equipo avanzado de despliegue que esa misma fecha se incorporaría a la base de la provincia de Pordenone, en la bella región de Friuli Venezia Giulia.





LA EADA. La concepción de la Escuadrilla de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA) respondía perfectamente a los requerimientos de la misión, por lo que constituía un pilar importante en el que apoyarse desde el punto de vista logístico y de protección de la fuerza.

Una vez emanada del Ministro de Defensa la Directiva 110/94 por la que se ordena y regula el despliegue, se procede a formalizar el Acuerdo HNS (Host National Support) con Italia y los correspondientes Acuerdos Técnicos con el Comandante de la Base Aérea de Aviano (ITAF) y con el Jefe del Ala de Caza 31 (USAF), iniciándose el despliegue el día 25 de noviembre con aviones T-10 y T-19. Finalmente desplegaban 8 C-15 y 2 TK-10 y un total aproximado de 240 personas.

Hasta aquí, todo había salido al pistón. Hay que hacer constar que de forma paralela a la secuencia de planeamiento hubo que implementar un Plan de Instrucción específico para preparar a las tripulaciones, así como instruir al personal del GRUMOCA en el manejo y operación del terminal satélite (HISPASAT). El personal de la EADA recibe cursos de montaje, carga y estiba de los setenta y ocho módulos desmontables adquiridos por el Ejército del Aire, de los que ya se habla en otro artículo. El MALOG agiliza la adquisición de radiobalizas PRC-112 y de filtros infrarrojos para pistola estroboscópica; el MAPER designa el equipo sanitario y adquiere y deposita en Getafe el material sanitario que se establecía en el COPLAN. El Ala 12 entrega parte de sus equipos FLIR/LTDR al Grupo 15 para poder completar las configuraciones de avión necesarias; el Grupo 15 adquiere cámaras fotográficas, binoculares y GPS de uso individual; la Dirección de Abastecimiento y de Transporte (DAB y la DTR) se afanan en concentrar y planear el transporte del armamento necesario, la Dirección de Mantenimiento y de Abastecimiento) (DMA y la DAB) en configurar los equipos de apoyo y el Kit de repuestos de avión, el plan de

abastecimiento, etc. La Base de Zaragoza prestando un apoyo continuo con sus medios y personal a todos estos eventos; y en definitiva, una buena parte del Ejército del Aire comprometido y volcado en la misión, cuyos méritos fueron sin ninguna duda la base del éxito del despliegue.

EL DURANTE

Lejos de lo que podían imaginar los mutantes, su trabajo con respecto al Destacamento ICARO no había hecho más que empezar. Tras el despliegue y asentamiento del Destacamento se elaboraron los Planes de Reposición, Refuerzo y Repliegue, referidos respectivamente a las acciones a tomar (de nuevo el efecto multiplicador) en caso de necesidad de reposición urgente de armamento, necesidad de aumentar personal y/o material si se producía el cambio de situación normal a esfuerzo sostenido o superior, y por último la planificación del repliegue a la base de origen.

Hubo que empezar a planificar los relevos entre el Grupo 15 y el Ala 12, con las consiguientes dificultades para los mutantes: relevos de aviones, regulación de las dependencias orgánicas, funcionales y disciplinarias. Luego vendrían, con las sucesivas operaciones que se iban desarrollando por la OTAN en el teatro, las modificaciones en Fuerza para la participación en las mismas. También se trabajó en estrecha conjunción con el Jefe del Destacamento para emitir un total de 18 procedimientos operativos reguladores de la orgánica, estructura, funciones, servicios, inteligencia, seguridad, régimen interior, asuntos económicos, relaciones públicas, etc.

Verían la luz dos nuevos planes principales relativos al despliegue, el APLAN 06507 "ÍCARO DOS" (enero del 98) y el APLAN 0100 "ÍCARO TRES" (marzo del 2000).

Otro gran esfuerzo mutante a lo largo de todos esos años vino derivado del sostenimiento, mediante la gestión de todos los vuelos de transporte de personal y material y mediante la consecución de todas las necesidades logísticas que iban surgiendo. Se aerotransportaron un total de 53.868 pasajeros y casi 5.000 toneladas de carga.

Para ayudar a que el lector pondere el trabajo que se llevó a cabo, sirva como referencia el cuadro adjunto, en el que por años y por tipo de avión utilizado para el aerotransporte, se resume el total del esfuerzo realizado en labores de sostenimiento a lo largo de la vida del destacamento.

para asegurar la operatividad de los equipos "on call". El repliegue concluye a mediados de enero de 2001.

Es a finales de ese año cuando el JEMA ordena al GJMALEV la realización de varios site-survey en Italia: en Aviano para el despliegue de un Boeing 707 del Centro de Inteligencia

AEROTRANSPORTES DE SOSTENIMIENTO

	TIPO AVO	H/V	SAL	PAX	KGS. CARGA
TOTAL 94	T-10	46:55	16	246	72.250
TOTAL 95	T-10	374:45	144	3.631	553.510
TOTAL 96	T-10	255:45	102	1.989	423.956
TOTAL 97	T-10	186:25	76	1.679	307.517
TOTAL 98	T-10	190:10	74	1.696	276.097
TOTAL 99	T-10	200:30	79	1.480	337.202
TOTAL 00	T-10	135:50	50	1.389	195.290
TOTAL 01	T-10	155:40	59	1.794	231.563
TOTAL 02	T-10	73:20	26	768	109.028
TOTAL T-10	**T-10**	**1619:20**	**626**	**14.672**	**2.506.414**
TOTAL 94	T-12	11:20	8	14	400
TOTAL 95	T-12	52:00	17	0	1.667
TOTAL 97	T-12	12:30	3	0	260
TOTAL 99	T-12	25:40	8	3	1.400
TOTAL 01	T-12	14:00	4	0	450
TOTAL 02	T-12	0:00	0	0	0
TOTAL T-12	**T-12**	**115:30**	**40**	**17**	**4.177**
TOTAL 95	T-17	14:45	9	279	11.160
TOTAL 96	T-17	18:50	13	782	31.280
TOTAL 97	T-17	14:40	9	596	23.840
TOTAL 98	T-17	15:35	12	531	21.240
TOTAL 99	T-17	9:20	8	423	16.920
TOTAL 00	T-17	17:05	12	625	25.000
TOTAL 02	T-17	6:00	6	198	4.880
TOTAL T-17	**T-17**	**118:15**	**82**	**4.024**	**157.840**
TOTAL 94	T-19	127:35	57	391	17.750
TOTAL 95	T-19	1085:30	482	5.339	287.764
TOTAL 96	T-19	1215:20	540	5.481	335.049
TOTAL 97	T-19	·913:40	406	4.814	275.096
TOTAL 98	T-19	890:35	396	4.701	288.188
TOTAL 99	T-19	837:15	372	4.295	240.351
TOTAL 00	T-19	856:40	383	4.362	262.040
TOTAL 01	T-19	808:30	365	3.962	265.295
TOTAL 02	T-19	398:05	172	1.810	155.614
TOTAL T-19	**T-19**	**7133:10**	**3.173**	**35.155**	**2.127.147**

El 22 de diciembre de 2000, el Jefe del Estado Mayor de la Defensa (JEMAD) decide modificar la participación española en la operación "JOINT FORGE", en el sentido de replegar a territorio nacional los dos equipos TACP que venían operando en BiH dejándolos en situación "on call 48 horas". Al formar parte del Destacamento ICARO, es a través del MALEV como se organiza y lleva a cabo el repliegue y la redistribución del material

Aérea; además, en las cercanías de Poggio Renatico (lugar al que se trasladaba el CAOC desde Vicenza) había que encontrar una base de asentamiento para el T-12 del Ala 37 que venía operando desde allí; por último era también muy posible la participación de un T-19 del Ala 35 al servicio de AIRSOUTH en Nápoles. Llevadas a efecto las correspondientes visitas a bases de Capodichino, Bolonia, Cervia, Aviano, y Grazzanise, por un

equipo compuesto por oficiales del CGMALEV y miembros de las unidades afectadas, se decide que el T-12 continúe en su ubicación por no encontrar mejor alternativa; se propone la B.A. de Grazzanise, a 40 km. al norte de Nápoles, como base de despliegue del T-19 y se resuelve la posibilidad de operar desde la B.A. de Aviano del Boeing. Tras la formalización de los acuerdos correspondientes, un T-19B desplegaría en Grazzanise el 7 de febrero de 2002 y el Boeing empezaría a operar desde Aviano ya en el mes de enero. Ambos se integraron también bajo la dependencia orgánica del Jefe del Destacamento ÍCARO, y por ende del MALEV a efectos de los apoyos logísticos necesarios.

¡RECOGE, QUE NOS VAMOS!

Como podréis imaginar, fueron las varias y sucesivas prórrogas al compromiso inicial con la Alianza las que nos llevaron a mantener el Destacamento durante tantos años, casi nueve. Empecé a intuir el principio de su fin cuando mi amigo “Moncho” (a la sazón último Jefe del Destacamento) me puso en antecedentes vía telefónica de que circulaban rumores serios acerca de la finalización de la misión. Creo recordar que era a primeros del mes de mayo del 2002. Le contesté que sería seguramente el mismo tipo de predicción “rappeliana” que había circulado sin éxito en otras muchas ocasiones, pero que aquí en el MALEV a nivel mutante no se sabía nada. Mi estimado interlocutor, continuó: “creo que esta vez va en serio y afecta a todos, Vicenza y Grazannise también; he hablado con el Mando Aéreo de Combate (MACOM) y parece ser que quieren que nos repleguemos a finales del mes que viene. ¿Qué hago con los módulos? ¿Nos pegaremos todo el verano recogiendo? ¿Se los podemos intentar vender a los americanos?, ellos han mostrado cierto interés en quedarse algunos. Se nos va a echar el tiempo encima, porque habrá que empezar ya a contratar medios de transporte, que eso lleva tiempo. Ah! y pedir dinero ¿con cuánto contamos? Yo podría contratar transportes terrestres aquí. ¿Y todo el armamento? ¿Y desmontar, cómo, cuándo, quién? Habrá que formalizar los documentos de finalización de todos los acuerdos técnicos firmados, ¿no?, por si luego nos pasan cargos pendientes...”

Mi experiencia como mutante me permitió intuir que si “Monchito” hablaba así, era que la cosa iba de veras, de manera que desde mi puesto en la Sección de Logística del MALEV di la voz de “aviso a navegantes” y los mutantes, esta vez sin papel originador, entramos de nuevo en trance.

Efectivamente, mi amigo tenía razón y el día 31 de mayo se recibió una comunicación de JEMA en la que se detallaba la intención de replegar la totalidad de los medios aéreos españoles desplegados en Italia en apoyo a las operaciones en los Balcanes, previendo el retorno de los medios citados bajo OPCON nacional a finales de junio, con la finalidad de completar el repliegue a territorio nacional durante el mes de julio. Hubo de anularse la orden de relevo A021, ya emitida, para que el Ala 12 relevara al Ala 15, ya que sería esta última la que permanecería en Aviano hasta la finalización del Destacamento.

Teníamos un problema añadido: las horas de vuelo anuales asignadas al Ala 31 estaban prácticamente consumidas, con lo que la disponibilidad era mínima. Recuérdese que las operaciones y estafetas relacionadas con la participación de España en “Libertad Duradera” e ISAF exigían un esfuerzo adicional y dos Hércules desplegaban permanentemente en Kirguizistán. El problema se agravaba por el escaso margen de tiempo del que disponíamos para realizar la programación detallada de las cargas y sus transportes y por el hecho de que los aviones iban a seguir operando en Aviano hasta finales de junio, por lo que las instalaciones, material y personal iban a seguir necesitándose hasta esa fecha. Había que reintegrar a territorio nacional al personal, unas 300 toneladas de material, bombas, armamento y 37 vehículos. También iban a ser necesarios trámites legales para que Francia e Italia autorizaran los sobrevuelos y el paso de fronteras de convoyes terrestres, etc.

El Plan de Repliegue que estaba realizado años atrás contemplaba unas directrices generales que no eran demasiado útiles en aquel momento, el destacamento había cambiado mucho y el problema de la disponibilidad de aerotransporte propio incidía negativamente. A mediados de junio teníamos ya diseñado un programa para el repliegue, de acuerdo con la Directiva 21/02 de JEMA, que básicamente respondía a los siguientes criterios:

–1/3 de la carga se transportaría con medios aéreos del Ejército del Aire.

–1/3 lo sería mediante transporte terrestre, también con medios propios.

– El transporte del tercio restante debía ser contratado con empresas ajenas, bien mediante una aeronave de gran capacidad (tipo AN-124) o mediante transporte terrestre.

La inestimable ayuda, dedicación y esfuerzo del personal destacado (un hurra especial por el EADA) en las labores de desmontaje y preparación de las cargas, junto con la excelente colaboración y disposición de la Base Aérea de Zaragoza (otro hurra por los de Automóviles) hicieron posible que ya el 23 de junio salieran de la Base Aérea de Zaragoza las primeras 5 bateas que efectuarían 3 rotaciones sucesivas, a las que complementaría otra de 4 bateas del MACEN.

Al mismo tiempo que el material correspondiente a la primera rotación era descargado en Zaragoza, se procedía en la B.A. de Aviano al acto oficial de la desactivación del Destacamento ICARO, bajo la presidencia del Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire. Era el primer día de julio.

En cuanto al transporte aéreo, para el personal se utilizaron los T-19 habituales de las estafetas programadas y un T-17, dedicando 8 rotaciones de T-10 y una de T-19 al transporte del armamento y munición.

A través de la Dirección de Transportes del MALOG se contrató el transporte terrestre necesario para el resto de carga (nueve camiones/bateas), pudiéndose dar por concluido el repliegue el 27 de julio, día en el que llegaban a la Base Aérea de Zaragoza los últimos transportes terrestres.

Sería injusto no destacar en este artículo la valiosa colaboración de todos los organismos y unidades implicados y el esfuerzo encomiable del personal del Destacamento para conseguir realizar el repliegue tal y como se programó. Su comportamiento y actitud facilitó enormemente el control de su ejecución ■

El Mando de Apoyo Logístico (MALOG) y el Destacamento Ícaro

PEDRO M. ALFONSO HERNANDEZ
Comandante de Aviación

El funcionamiento del MALOG en relación con el Destacamento Ícaro no se ha visto afectado en general, excepto por la intensidad de trabajo en ciertos momentos y en casos muy puntuales que más adelante se van a tratar.

Cabe preguntarse cómo un destacamento de esta envergadura no ha supuesto un "drag" al MALOG. La respuesta es fácil de escribir pero lleva implícita años de esfuerzo y dedicación de muchos compañeros, algunos de ellos hoy en día retirados o en la reserva, porque son ellos los que sentaron las bases de lo que es hoy un órgano que ha respondido a las necesidades de un destacamento en un país extranjero con misiones de combate y de apoyo al combate, y, lo que es más importante, que ha permitido que el resto de las unidades del EA sigan cumpliendo con sus misiones sin ningún tipo de interferencia logística. El adjetivo a dicha actuación se pone por sí solo.

La estructura y funcionamiento del MALOG, incluyendo las unidades, centros y organismos logísticos que dependen operativamente de él, están establecidos para asegurar el apoyo logístico en el ámbito del EA en las áreas de material y de infraestructura en cualquier situación de paz, crisis o guerra.

Las horas de vuelo realizadas por los C-15 y los TK-10 en Aviano, un escenario mediterráneo muy parecido en climatología a España, son, desde un punto de vista logístico, las mismas que las realizadas en territorio nacional o en otros países con ocasión de la participación en maniobras y ejercicios, por lo que el esfuerzo logístico, de sostenimiento y de ingeniería, es exactamente el mismo. Los procesos de adquisición de armamento y material también son los mismos, con los matices que más adelante se señalarán para la DAB, independientemente de la cantidad de material que se requiera. Los programas de modernización de sistemas de armas que estaban y están en curso no sólo se han visto influidos por el destacamento Ícaro sino también, y en gran medida, por la participación en maniobras y ejercicios internacionales, como son los ejercicios del tipo Flag. Y así, nos podemos referir a todas y cada una de las Direcciones del MALOG.

Lo que sí es importante destacar es la participación de las Direcciones en materias concretas, como son por ejemplo:

– La Dirección de Sistemas (DIS) en relación con la integración de SL2000 en el destacamento.

– La Dirección de Abastecimiento (DAB) en relación con la gestión para la consecución de repuesto.

– La Dirección de Adquisiciones (DAD) y la Dirección de Infraestructura (DFR) en relación con la adquisición de una serie de módulos desmontables para la EADA.

– La Dirección de Mantenimiento (DMA) en la integración de radios UHF con capacidad HAVE QUICK II en los C-15.

– La Dirección de Infraestructura en relación con el "site survey" a la Base Aérea de Aviano y la posterior instalación de los módulos desmontables.

– La Dirección de Transporte (DTR) en relación con el traslado de dichos módulos desde España a Italia.

A continuación se van a desarrollar estas intervenciones. El tratamiento de los dos últimos puntos se hará en un artículo aparte.

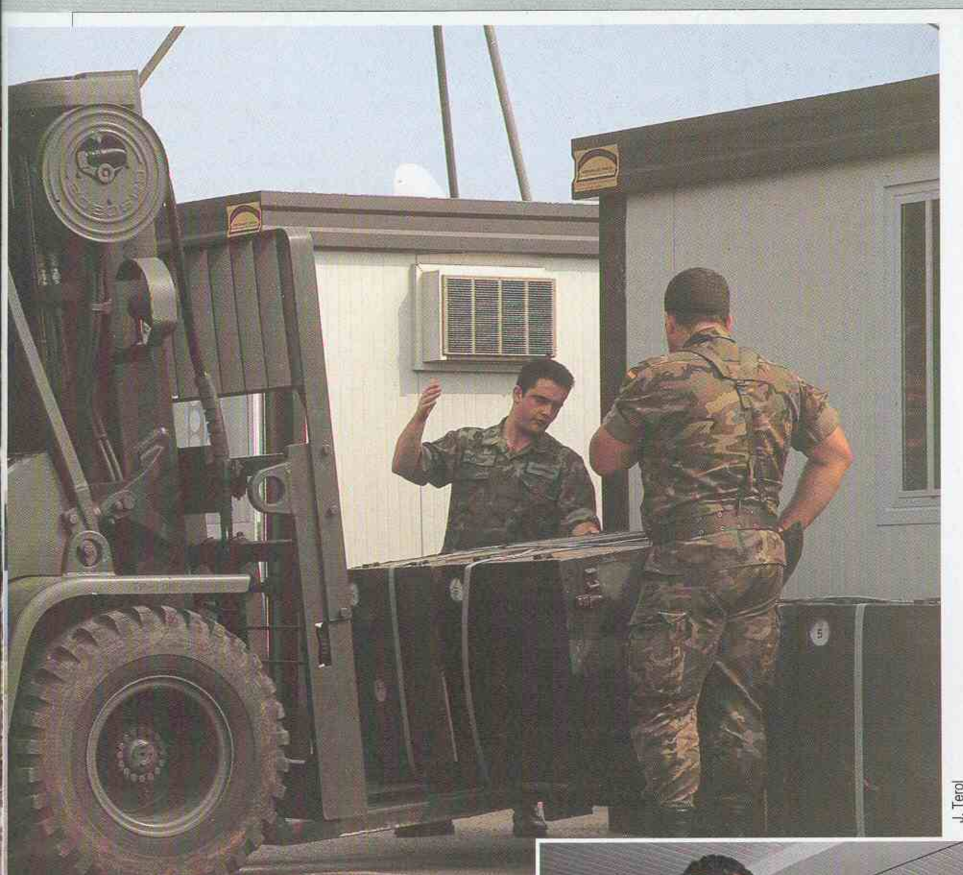


LA DIRECCIÓN DE ABASTECIMIENTOS

Desde el primer momento en que el Gobierno decidió la intervención del Ejercito del Aire en las operaciones de mantenimiento de la paz de la ONU en los Balcanes, desplegando parte de la flota de C-15 (EF-18) y un avión cisterna TK-10 (KC-130), por parte del EA se estudiaron las alternativas más viables para llevar a cabo el despliegue de todos los medios personales y materiales necesarios para dar apoyo a las aeronaves desplegadas.

La Dirección de Abastecimiento intervino en la gestión de los medios materiales, principalmente en la consecución de los repuestos (consumibles y reparables) necesarios para que las aeronaves destinadas en el Destacamento mantuviesen el alistamiento de operatividad al que el Gobierno se había comprometido.

Debido a la larga duración de este destacamento las líneas de actuación se han basado en dos sistemas de actuación diferentes según el sistema de apo-



J. Terol

yo que daba soporte al abastecimiento en cada periodo: SND (Sistema de Necesidades y Distribución) y SL2000 (Sistema Logístico 2000) con dos filosofías de funcionamiento diferentes.

El Aprovisionamiento Inicial se hizo principalmente con los medios de que disponía el EA en el momento del despliegue en función de una lista de requerimientos elaborada por las dos unidades que se turnaban en el destacamento (Ala 12 y Ala 15).

Una vez definida la lista de materiales necesarios (FR4), la Dirección de Abastecimiento definió un Proyecto en el SND, con lo cual quedaba definido el nivel de existencias a mantener en el destacamento, para proceder a la reserva de las existencias si las hubiera en el inventario (año 1994). Por parte de la primera unidad que desplegó (Ala 15) se solicitó contra ese proyecto un taller especifico y el materialnecasario para llevarlo a la base de despliegue quedando en dicho momento las existencias del proyecto a cero por haber sido asignado todo el mando a esa unidad.

PREVISIÓN. Desde el primer momento en que el Gobierno decidió la intervención del Ejército del Aire en las operaciones de mantenimiento de la paz de la ONU en los Balcanes, se estudiaron las alternativas más viables para llevar a cabo el despliegue de todos los medios personales y materiales necesarios para dar apoyo a las aeronaves desplegadas.

J. Terol

SL2000

El 31 de abril de 2000, ante la situación de conflicto relacionada con el apoyo logístico del Destacamento Ícaro (Aviano), el GJMALEV solicitó la instalación de un terminal SL2000 en dicha ubicación.

Hay registro de diversos escritos relativos al necesario establecimiento de la conexión, vía satélite, entre AVIANO y el servidor central del SL2000 situado en el Centro de Informática de Gestión de la Dirección de Servicios Técnicos (CIGES/DST). Entre esas propuestas se establece contacto con el MACOM para que se pueda utilizar parte de la banda del satélite correspondiente al MERCURIO pero se rechaza debido a que el elevado flujo de datos del SL2000 incrementaría tanto el tráfico de datos que se podría poner en riesgo la globalidad de las comunicaciones vía satélite. Como consecuencia de esto, el EMA solicitó al EMACON la ampliación de puertos de datos por esta vía.

A propuesta del Ala 12, el 31 de mayo de 2000, se convoca una reunión con participación de los UCO afectados por este tema.

El 24 de octubre de 2000 el Ala 15 urge la instalación de un servidor del SL2000 en AVIANO, lo que supone conformar dicho asentamiento como sitio de la estructura logística del E.A. a todos los efectos. Mediante una actuación coordinada entre la Oficina del Programa SL2000 y el CIGES se procede en consecuencia, quedando activado dicho nodo en enero del año 2001, permitiendo regularizar, in situ, los procesos logísticos de las áreas de ingeniería, abastecimiento, mantenimiento y flota desde entonces.

El 03 de julio de 2002 se desactivó AVIANO en el SL2000, trasladando el equipo al CIGES donde continúa manteniéndose actualizado ante cualquier situación nueva que propicie su instalación en otro destacamento, en condiciones análogas a aquél.

De la lista total quedaron una serie de requerimientos sin servir debido a la no disponibilidad de material por parte del EA en el momento del despliegue, dichas partidas se pusieron en compra o se agilizaron las compras en curso, coordinándolo con la Oficina de Enlace en Filadelfia.

Hay que tener en cuenta que durante los primeros años el destacamento actuaba como parte de la unidad que estaba desplegada y coordinaba todas sus solicitudes de material con la base de origen, es decir no podían ir directamente al SND desde Aviano, sino que las peticiones se hacían en los terminales del SND del Ala12 o Ala 15 en España, para la cual se habilitaron dos códigos de peticionario exclusivos del Destacamento, solicitando la reposición del material contra el proyecto anteriormente definido. En función de si el material era reparable o consumible se solicitaba la adquisición o el envío del mismo o se coordinaba la reparación urgente del reparable.

Hay que puntualizar que como el consumo era declarado por las dos Alas, no había información disponible en el SND de consumo de material del destacamento, cargándose los consumos a la unidad que había hecho la petición y no a la que lo habría consumido realmente.

Al proceder al relevo de una unidad por otra, se inventariaba todo el material que había en existencias en el destacamento y se listaban las solicitudes pendientes para pasar la gestión a la unidad entrante pero quedando pendientes en la unidad saliente que coordinaba la entrega de material cuando se suministrara en su base. Es decir, cuando estaba desplegada el Ala 12 y venía a sustituirla el Ala 15, todas las peticiones hechas por el Ala 12 se seguían sirviendo en la Base Aérea de Torrejón y era la propia Ala 12 la que coordinaba la entrega del material al Destacamento.

Con la implantación del SL2000 en 1999, desapareció la figura del Proyecto de forma unificada para todo el EA, generándose un proyecto para cada unidad con la lista de materiales pendientes de entregar. Al quedar integrados mantenimiento y abastecimiento de las unidades, se generó una estructura de mantenimiento (taller y sección) en cada Unidad, Centro, Organismo (UCO) para dar cobertura al Destacamento y por otra lado se generaron dos aeronaves ficticias, una para cada Ala con la que se pudieran declarar MICAP ("Misión Capability") y realizar canibalizaciones de otras aeronaves de las citadas Alas. Con lo cual se podía solicitar el material al SL2000 como 'Máxima urgencia'.

Toda vez, que se vio que este sistema no era muy operativo, ya que las peticiones se seguían haciendo por las dos unidades en sus bases de partida en España, se decidió de forma coordinada entre la DAB, SL2000, Ala 12 y Ala 15 establecer un nuevo sitio de abastecimiento que diera soporte al Destacamento, pasando a todas las existencias que había definidas en el proyecto (niveles del Destacamento) a ser el inventario del nuevo sitio. Con objeto de mejorar la operatividad del Destacamento y dejar de tener dos números de cola no reales, sobre los que se declaraban las situaciones de desabastecimiento de los niveles de existencias a mantener en Aviano, se nombró un responsable de la gestión y coordinación de todo el material necesario para mantener como existencias disponibles en el nuevo sitio la lista de elementos definidas en el FR4.

La ágil comunicación entre la DAB y los otros organismos implicados garantizaba los envíos desde cualquier almacén de la red del E.A. y agilizándose las compras tanto comerciales como FMS y de ser necesario se coordinaba con DMA la agilización de las recuperaciones o con las UCO la necesidad en el último momento de canibalizar una aeronave, mientras no hubiera disponible otro material (en el momento en que se podía disponer del mismo se cubría la canibalización).

El punto focal en la Dirección de Abastecimiento se centró en el Negociado de Aviones de Caza y Ataque, coordinándose internamente dentro de la Dirección una disponibilidad horaria durante la jornada de mañana y tarde.

ADQUISICIÓN DE MÓDULOS DESMONTABLES PARA LA EADA

Dentro de la actuación del MALOG en relación con el Destacamento Ícaro, un hecho merece destacarse por la agilidad y prontitud con la que se llevó a cabo, es la adquisición de los módulos desmontables para la Escuadrilla de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA), hoy Escuadrón. El proceso se inició en septiembre de 1994 y tan sólo en dos meses y medio finalizó. Estas actuaciones fueron llevadas a cabo principalmente por la Dirección de Adquisiciones (DAD) y por la Dirección de Infraestructura (DFR).

El 20 de septiembre de 1994 la División de Logística del Estado Mayor del Aire (EMA/DLO) determinó la necesidad de llevar a cabo la dotación de módulos desmontables con el objeto de apoyar a un probable despliegue de unidades aéreas en Italia. Ya se había efectuado un estudio en el que se concluía dicha necesidad debido a la carencia de instalaciones fijas de la nación anfitriona. Como consecuencia, se requirió al MALOG que tramitase con urgencia un expediente para la adquisición de dichos módulos.

Dos días más tarde, el EMA/DLO envió al MALOG el documento de Requisitos de Estado Mayor. Con la información disponible, la DFR y la DAD comenzaron sin dilación de tiempo a la elaboración del expediente.

El Pliego de Prescripciones Técnicas que se confeccionó destacaba los siguientes aspectos:

– El contratista debía entregar la documentación necesaria para llevar a cabo el montaje, almacenamiento, transporte y desmontaje de los módulos.

– El suministro debía incluir un curso de adiestramiento para el personal del EA encargado del montaje y desmontaje de dichos módulos.

– El plazo de entrega se fijó en 45 días.

– Se asignó a la DFR el seguimiento y control técnico de la ejecución de este suministro.

– El organismo receptor del suministro era la EADA.

– El plazo de garantía quedó fijado en un año.

– Se estableció que el procedimiento de licitación era abierto y la forma de adjudicación de contratación directa.

Posteriormente, siguiendo el procedimiento normalizado de tramitación de expedientes, el 2 de noviembre de 1994 se adjudicó el contrato a la empresa ALQUIMODUL SA.

Una sencilla descripción de estos módulos basta para hacerse una idea. El conjunto de módulos estaba dividido en tres áreas principales: área de oficinas, de cocina-comedor y de material.

El área de oficinas disponía de módulos para la Sección de Inteligencia, Operaciones del entonces Grupo 15, Operaciones del también entonces Grupo 31, Jefatura, que incluía las oficinas de administración y personal, asistencia sanitaria y seguridad.

El área de cocina-comedor, como su propio nombre indica, incluía en un único módulo compartimentado las instalaciones de cocina, almacén de víveres, comedor y servicios anexos.

Y por último, el área de material disponía de módulos para las secciones de aviónica, sistemas de avión y motores de C-15, mantenimiento de TK-10, armamento, almacén de repuesto, oficina de mantenimiento y sala de reuniones.

Como características principales de estos módulos cabe destacar las siguientes:

– Posibilidad de almacenamiento de los módulos en contenedores para el transporte y la conservación durante periodos de inactividad.

– Adecuación para el transporte por vía aérea.

– Flexibilidad para ofrecer múltiples configuraciones.

– Posibilidad de instalación de estos módulos apilados en dos niveles.

– Posibilidad de instalación en terreno llano y apisonado sin asfaltar.

– Paneles laterales para permitir distintas configuraciones.

– Materiales que ofrecen una perfecta impermeabilización, con dispositivos de evacuación de lluvia, y resistencia a precipitaciones sólidas.

Por fin, el 7 de diciembre de 1994 se procedió por parte de la DFR a la firma del acta de recepción de dichos módulos.

LA DMA Y LA INTEGRACIÓN DE LAS RADIOS ARC-210 EN LOS C-15

Los primeros intentos de dotar de capacidad antijamming en comunicaciones de V/UHF a los aviones CE/C-15 datan del año 1993, en el que se establecen una serie de contactos con US Navy, no llegando a fructificar por falta de presupuesto.

En el mes de abril de 1999, ante las recomendaciones de la USAF para que dotase de capacidad HQ II a los aviones allí destacados, la Dirección de Sistemas (DIS) solicita a la Dirección de Mantenimiento (DMA) apoyo para iniciar estudios de viabilidad para instalar las radios ARC-164 del avión CR-12 en los aviones C-15. Esta opción, aunque no tenía impacto en el OFP, se descartó debido, por un lado, al número de equipos disponibles, y por otro a que dicha radio, al no disponer de interface 1553, no es integrable en el bus de aviónica del C-15, siendo necesario adaptar el controlador remoto de la radio en la cabina, en un lugar de difícil acceso para el piloto, y llevar un mazo de cables desde la bodega de las radios a la cabina, con mucha complejidad mecánica. Además ello habría ocasionado la inoperatividad de la flota CR-12.

En el mes de junio del mismo año se inician contactos con la empresa Rockwell-Collins para estudiar el impacto de la integración de las radios ARC-210 en la flota. En diciembre se firman los contratos comerciales para la adquisición de los equipos y del material asociado. En tanto se reciben las primeras radios, Rockwell-Collins cede en préstamo al Grupo de Informática del CLAEX (CLAEX/GI) dos equipos para iniciar la integración.



J. Terol

En diciembre de 1999 se designa a la Sección de aviones de Caza Norteamericanos de la DMA (SACAM) como responsable de la integración hardware. Se edita la Orden Técnica de Cumplimentación a Plazo OTCP 1C-15-969-AFC-184 para la fabricación del prototipo de un juego de mazos de cables de adaptación de las radios ARC-210 con el avión, el cual se fabrica con la colaboración del Taller de Electrónica del Ala 12. Se realizan una serie de vuelos de pruebas con resultados satisfactorios, con lo que la anterior OTCP se considera validada. Asimismo, se comprueba que los cargadores de claves CYZ-10, previamente adquiridos por el EA, no son aptos para la carga de claves, por falta de la aplicación que le permita comunicarse con las radios. Se solicita con carácter urgente al Departamento de Defensa de Estados Unidos la adquisición de aplicación CT3.

En el mes de junio de 2000 se comienza a recibir las radios. La OTCP se hace extensiva a toda la flota, siendo instaladas en primer lugar en los aviones del Ala 12, destacados a la sazón en Aviano y continuando con el resto de la flota. Debido a la urgencia en dotar a toda la flota de capacidad HQII, se decide que los mazos de adaptación sean fabricados por la empresa Indra EWS, amparado por el expediente de reparación del Radar APG-65 de la DMA.

En enero de 2001 se recibe la aplicación CT3 para los cargadores de claves CYZ-10. DMA/SACAM reprograma todos los cargadores disponibles en el EA y establece un procedimiento para la carga de claves al avión.

En febrero de este mismo año, ante una serie de problemas surgidos en Aviano en cuanto a la carga de claves, se desplazan dos ingenieros de SACAM, junto con el oficial criptocustodio de la Base Aérea de Torrejón, a Aviano para dar entrenamiento al personal de Mantenimiento del Ala 15.

Posteriormente se resuelven los problemas surgidos, como la falta de capacidad ADF, incorporación de Boletines de Servicio, etc., pudiendo considerarse, a día de hoy, que las ARC-210 están plenamente integradas en la flota CE/C.15 ■

La gestión económica local: SEA de la base aérea de Zaragoza

CARLOS DIAZ DELGADO
Comandante de Aviación



Debido a la participación del Ejército del Aire (EA) en el conflicto de los Balcanes y a la decisión de formar un destacamento en la base aérea de Aviano, en el mes de octubre de 1994 se desplazaron, junto con otros miembros del EA, dos oficiales del Cuerpo de Intendencia con el fin de preparar la llegada de todo el contingente que iba a formar el Destacamento. El oficial encargado de la administración fue nombrado por la Dirección de Asuntos Económicos al que acompañó como auxiliar un suboficial designado por el Mando Aéreo de Levante a propuesta de la Sección Económico-Administrativa (SEA) de la Base Aérea de Zaragoza. La duración prevista de la comisión era de seis meses. El segundo oficial fue designado por el Mando Aéreo de Levante con la misión de procurar los alojamientos necesarios para el personal destacado así como de las subsistencias para dicho personal. La duración prevista de la comisión para este oficial era de dos meses.

Antes de la partida, en la Sección Económico-Administrativa de la Base Aérea de Zaragoza se procedió al cálculo y explicación al personal que se desplazaría, de la indemnización que les correspondía de acuerdo con lo contemplado en la O.C. 143/1994 del Secretario de Estado de Defensa, y de las condiciones económicas que tendrían como personal del Destacamento. También se confeccionaron los procedimientos y programas informáticos necesarios para el desarrollo de las labores del oficial de Economía y Administración.

ASIGNACIONES FINANCIERAS

Durante los cinco últimos años las cantidades asignadas para la financiación del Destacamento a la Sección Económico-Administrativa de la Base Aérea de Zaragoza fueron las siguientes:

- Año 1998 .... 6.848.838,30 euros
- Año 1999 .... 5.451.062,73 euros
- Año 2000 .... 6.202.108,96 euros
- Año 2001 .... 5.698.736,67 euros
- Año 2002 .... 9.011.618,19 euros

En el presupuesto asignado al año 2002 se incluye también la cantidad asignada para los destacamentos de Bahgram, Kabul y Manas.

Una vez ubicados en la base aérea de Aviano, y cumplida la misión del oficial encargado del alojamiento y las subsistencias, éste regresa a su unidad, quedando un oficial al cargo de la administración del Destacamento, y cuyos cometidos eran los siguientes:

- Custodia de los fondos asignados.
- Control de los inventarios.
- Elaboración de las cuentas a rendir a la Sección Económico-Administrativa de la Base Aérea de Zaragoza.
- Asesorar al Jefe del Destacamento en materia económica.
- Realizar cuantas adquisiciones y servicios sean necesarios para el funcionamiento del Destacamento.
- Elaborar la documentación necesaria a fin de cumplir la normativa italiana en materia de fiscalidad.

Asímismo, el oficial de Economía y Administración también se encargaba de coordinar lo necesario a fin de que las facturas emitidas por el Hospital de Pordenone, donde se ingresaba al personal español que lo necesitara, fueran pagadas en tiempo y forma por el ISFAS.

Además de procurar apoyo al Destacamento, también se atienden las necesidades que surgen en los destacamentos de Vicenza y Nápoles, así como las peticiones de los FAC´s ubicados en la antigua Yugoslavia, con el correspondiente control de inventarios.

Para la financiación del Destacamento se contaba con una dotación en los Presupuestos Generales del Estado, del concepto 14.03.211 A.2.228, cuyo importe arrancaba con una cantidad claramente inferior a la necesaria (unos 60.000 euros), pero al tratarse de un crédito ampliable, al final se cubrían las necesidades con el presu-







DESPEDIDA. Una vez firmados los acuerdos, el 23 de julio se procede a los últimos pagos en Italia y regresan los 32 componentes que quedaban en el destacamento.

puesto asignado una vez realizados los oportunos expedientes de ampliación al Ministerio de Hacienda. El único inconveniente se presentaba a la hora de pagar las indemnizaciones del personal desplazado al Destacamento en los cuatro o cinco primeros meses del año, pues las ampliaciones de crédito eran lentas y normalmente los fondos no llegaban hasta el mes de mayo o junio, lo que suponía el que todos los años se tuviera que solicitar a la Dirección de Asuntos Económicos un aumento de la asignación del Anticipo de Caja Fija para atender el abono de los anticipos del personal desplazado, ya que al no tener crédito para efectuar las liquidaciones, se veía seriamente afectada la liquidez de la Pagaduría de la SEA.

A partir del año 1997, el oficial de Economía y Administración es designado de entre los destinados en la Sección Económico-Administrativa de la Base Aérea de Zaragoza, siguiendose con este sistema hasta el cierre del Destacamento. Los relevos se efectuaban mensualmente en lugar de cada seis meses, con lo que se consiguió un mayor contacto con la problemática económica tanto en lo que afectaba a los gastos de vida y funcionamiento, como a los problemas que pudiera tener el personal desplazado. Asimismo se lograba un mayor control financiero por parte del Interventor Delegado ya que éste asistía mensualmente al relevo de los oficiales de Economía, así como a los relevos de los jefes del Destacamento, con lo que podía comprobar in situ que la gestión económica era la correcta.

La mayor parte del presupuesto estaba destinada a satisfacer las indemnizaciones que le correspondían al personal destacado, ya que el gasto medio mensual en el Destacamento por el concepto de vida y funcionamiento era de 37.000 euros aproximadamente. A este gasto había que sumar los correspondientes a las compras de material realizadas por la Sección Económico-Administrativa de la Base Aérea de Zaragoza para su posterior envío a la base de Aviano.

Finalmente, en junio de 2002 se da la orden de repliegue y desmantelamiento del Destacamento, para lo que se desplazan un Interventor Delegado y un Asesor Jurídico con el fin de preparar, junto con el oficial de Economía y Administración, la documentación necesaria para cerrar todos los compromisos económicos y legales adquiridos ■

Sanidad en Ícaro

JUAN CARLOS LAGUARDIA CHUECA
Comandante Médico

Comienza mayo. El año anterior, concretamente el día 6, me incorporaba al Destacamento Icaro previsiblemente por última vez. Parecía claro que la presencia del Ejército del Aire en la Base Aérea de Aviano no se prolongaría mas allá de julio.

Resultaba inevitable volver la vista atrás y recordar los comienzos del Destacamento 8 años antes. La ilusión, no exenta de zozobra, de conocerte designado, junto a otros compañeros de la Sección de Sanidad de la Base Aérea de Zaragoza y de la, entonces, Policlínica de Aviación de Zaragoza, para formar parte del contingente inicial que se desplazaría a Italia en apoyo de las Resoluciones 816, 836 y 958 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, con el objeto de participar en las misiones de mantenimiento de la paz sobre el territorio de la antigua Yugoslavia, hacía divisar nuevas perspectivas en el horizonte de la Sanidad Militar.

Existían antecedentes de otros destacamentos del Ejército del Aire que contaron con el correspondiente apoyo sanitario. Pensaba entonces en Namibia. Estos retos de la Sanidad del Ejército del Aire, se nos presentaban como la expresión última del apoyo sanitario que las secciones de sanidad de las bases y unidades aéreas habían proporcionado a tantos y tantos ejercicios. En definitiva, era la manifestación de un nuevo concepto, o mejor de una nueva orientación, de la Sanidad Militar: El apoyo y asistencia sanitaria a la Fuerza. Lo que en la actualidad denominamos como Sanidad Logístico-Operativa.

Pero si queremos entender esta orientación de la Sanidad Militar conviene definir, de una forma precisa los términos de Apoyo y Asistencia Sanitaria. El Apoyo Sanitario consiste en el "conjunto de acciones encaminadas a garantizar la atención a la salud de los miembros de las Fuerzas Armadas, para mantener su capacidad de combate". Dentro de éste y como elemento fundamental del mismo, la Asistencia Sanitaria es el "conjunto de actividades facultativas encaminadas al cuidado directo de la salud de los miembros de las Fuerzas Armadas".

En este marco, la que sería Sección de Sanidad del Destacamento Icaro tendría la misión general, tal como lo contempla la Doctrina Sanitaria, "de conservación y recuperación del personal desde el punto de vista sanitario, minimizando los efectos que las lesiones y enfermedades puedan tener sobre la efectividad, disponibilidad y moral de las unidades ".

La presencia de instalaciones sanitarias locales, hospitalarias y no hospitalarias, civiles y militares, italianas y americanas, aconsejó proporcionar un nivel de apoyo sanitario acorde con las necesidades de la Fuerza y el apoyo proporcionado por aquellas. Siguiendo los más elementales criterios del escalonamiento sanitario, el cual lo entendemos como "la distribución de los medios y cometidos sanitarios en profundidad en el escenario de las operaciones a fin de asignar los medios y cometidos más elementales a los órganos que despliegan a vanguardia y los recursos más complejos y con mayor capacidad asistencial a los más retrasados", la Sanidad de Icaro se constituyó como 1er Escalón Sanitario el cual tenía asignado un Role 1 Sanitario con los cometidos que le son propios.

Sin embargo, no era posible obviar que la Fuerza en el Ejército del Aire es precisamente la Fuerza Aérea, y por tanto el Apoyo y Asistencia Sanitaria debería contemplar específicamente, y de manera particular, la figura del "Tri-





MISIÓN. La Sección de Sanidad de Icaro se encargaba de la conservación y recuperación del personal desde el punto de vista sanitario, minimizando los efectos que las lesiones y enfermedades puedan tener sobre la efectividad, disponibilidad y moral de las unidades.



COMETIDOS DE LA SANIDAD EN ÍCARO

- Primeros auxilios, asistencia vital y clasificación inicial.
- Medidas preventivas frente a enfermedades, lesiones no de combate y estrés de combate.
- Recogida de bajas desde el lugar de producción de la lesión.
- Asistencia habitual primaria a enfermos y cuidados de lesiones y procesos menores para vuelta inmediata al servicio.
- Control del movimiento y de la asistencia a las bajas





pulante Aéreo". En el Destacamento contábamos con tripulantes de aviones de caza y ataque (C-15) y de aviones de transporte (T-10 y T-12). Cada uno de ellos con sus propias singularidades.

Por ello, resultaba imprescindible incorporar, entre el personal facultativo, al Médico de Vuelo y, en las ocasiones que fuese factible, al Enfermero de Vuelo. Sus funciones son similares a las contempladas para el Role 1, sin embargo, al considerar las condiciones y circunstancias concretas en las que el tripulante aéreo desarrolla su misión, el abanico de patologías se amplía, los tratamientos médicos y farmacológicos se deben individualizar, más si cabe, con el objeto de evitar los efectos secundarios, y la medicina preventiva debe tener en cuenta los efectos, que podemos considerar intranscendentes para el resto del personal del Destacamento y la población general.

Con todas estas consideraciones, la que se constituyó como Sección de Sanidad del Destacamento Icaro contaba en el momento del despliegue con 1 médico de atención primaria, 1 médico de vuelo y 2 enfermeros (aunque en relevos posteriores el personal de Enfermería se limitara a un solo enfermero). Los días que siguieron a su incorporación y las condiciones en las que tuvieron que desarrollar su misión asistencial nos obliga a todos los que les seguimos a rendirles un homenaje de admiración y reconocimiento.



Cuando me incorporé al Destacamento, dos meses después de su inicio, las instalaciones del Servicio de Sanidad contemplaban, en lo fundamental, lo que fueron durante los seis primeros años de ICARO. Cierto que con el paso de los relevos se fueron incorporando elementos nuevos, mejorando ostensiblemente los accesos, gracias a las famosas losetas que actuaban de aceras. Desde el primer día resultaron imprescindibles, sobre todo los días de interminable y persistente lluvia, tan característicos de la falda de los Dolomitas. La siguiente modificación significativa en las instalaciones de Sanidad consistió en la adición de un "contenedor " a los dos existentes, duplicando el espacio destinado a botiquín, que permitió un mejor abordaje del paciente, en caso de necesidad .

Relevo tras relevo, los que les seguimos, fuimos incorporando al "Botiquín de Aviano" pequeños y elementales detalles que posibilitaran un mejor apoyo sanitario. Desde la redacción de procedimientos operativos sobre cuestiones específicas hasta el establecimiento y mantenimiento de relaciones con las distintas autoridades sanitarias. Prácticamente todas las bases aéreas, acuartelamientos y unidades de sanidad del Ejército del Aire proporcionaron personal sanitario al Destacamento. Aunque las secciones de sanidad de las Bases Aéreas de Zaragoza y Torrejón aportaron un apoyo logístico sustantivo, no hubiese sido suficiente sin el concurso de las secciones de sanidad de otras unidades que prefiero no listar por temor a olvidar alguna de ellas.

Dentro de lo que conocemos como actividades sanitarias y que contemplan fundamentalmente: la Medicina Preventiva, el Tratamiento, la Evacuación, y el Abastecimiento y Mantenimiento Sanitario, no sería de justicia olvidar los apoyos recibidos para poder garantizar la adecuada prestación de las mismas. Podemos pensar en la primera de ellas, la cual tiene, entre otros, un cometido específico: "Establecer y realizar las medidas particulares para prevenir enfermedades de transmisión por agua, alimentos y artrópodos". Dicho cometido recayó fundamentalmente en el servicio de Veterinaria de la Base Aérea de Zaragoza, cuyas visitas regulares conseguían romper un poco la cotidianeidad del apoyo sanitario. Respecto de la última de las actividades sanitarias comentadas, no podemos olvidar la exquisita diligencia con la que las necesidades de abastecimiento y mantenimiento eran atendidas desde nuestra Dirección de Sanidad, la cual participó también directamente en las tareas asistenciales mediante la presencia de sus facultativos en alguno de nuestros relevos, siempre apoyada por las Farmacias de Zaragoza y Getafe.

Y en el campo de la imprescindible Medicina de Vuelo, la inestimable colaboración prestada por el Centro de Instrucción de Medicina Aeroespacial, el reconocido CIMA, que también participó directamente en las actividades asistenciales, permitió mantener y recuperar la capacidad psicofísica de nuestros tripulantes. Capacidad psicofísica altamente comprometida debido a las exigencias de las misiones, la irregularidad de los horarios, la prolongada duración de los vuelos y alta precisión necesaria en las distintas operaciones.

Lo cierto es que vistos los ocho años del Destacamento Icaro desde la lejanía temporal que proporciona el primer aniversario de su cierre, pero desde la proximidad que aporta una memoria todavía fresca, pienso que podemos sentirnos satisfechos por el trabajo realizado y por la experiencia profesional y personal que ha significado desarrollar nuestro quehacer asistencial lejos de nuestros destinos. El Destacamento Icaro nos proporcionó, a gran parte de los médicos y enfermeros de Sanidad del Ejército del Aire, una percepción novedosa de nuestra misión asistencial dentro de las Fuerzas Armadas. Y dentro de esa percepción, entender que la Sanidad del Destacamento Icaro fue únicamente la expresión del escalonamiento sanitario dentro de la Sanidad del Ejército del Aire ■

La sección de inteligencia del Destacamento Ícaro

ELIAS IRUELA CAMARA
Capitán de Aviación

Las Secciones de Inteligencia de las unidades de Fuerzas Aéreas son parte esencial de éstas; pero debido a razones obvias, sobre todo de seguridad y discreción, permanecen ocultas en un segundo plano, algo que las hace desconocidas para el personal ajeno al entorno.

Con el despliegue del Destacamento Icaro a la Base Aérea de Aviano, para participar en la Operación Deny Flight sobre la antigua Yugoslavia en noviembre del 94, comenzó la nueva andadura del embrión de las secciones de inteligencia de las unidades de fuerzas aéreas del Ejército del Aire.

La creación y posterior desarrollo de la Sección de Inteligencia se vio forzada por la necesidad de procesar la información de inteligencia de esta Operación que se generaba durante las 24 horas del día y que necesitaba ser filtrada inmediatamente para la realización de las operaciones. Es por todo esto que la unidad americana anfitriona, el 31st FW, que nos prestaba apoyo, requirió la formación de una sección de inteligencia a la cual suministrar la información oportuna. Debido a esta casi imposición, se recurrió por aquel entonces, a parte del personal que se había destacado como BOC (Base Operation Centre) (cuatro suboficiales) más varios oficiales pilotos. Todo este personal comenzó a autoformarse mediante la recepción y posterior selección y análisis de todo el ingente volumen de información que se recibía en el destacamento. Ésta era recibida tanto en soporte papel como en soporte informático en la propia Sección de Inteligencia.

Durante los primeros meses fueron los pilotos los encargados de dirigir el trabajo, debido a las imposiciones del idioma y a que la sección original de la base de origen estaba compuesta únicamente por pilotos.

Paulatinamente fueron asumiendo tareas los suboficiales, descargando a los pilotos de la misma y dejándoles disponibles para realizar su función como tales. En este sentido hay que indicar el alto riesgo que supone que un piloto caiga en manos enemigas y más aún si éste está en posesión de más conocimientos propios como tal al estar en una sección de inteligencia. Para los servicios de inteligencia un piloto tiene un alto valor por la información que puede obtenerse de ellos.

Con el paso de las semanas, la sección se fue potenciando, tanto en experiencia como en personal, y se crearon turnos de trabajo coherentes y con personal más especializado.

Durante todo el periodo de tiempo que estuvo activado este Destacamento, siempre hubo una excelente colaboración y apoyo por parte de la Sección de Inteligencia americana.

Aún perdura en la memoria del personal de la Sección de Inteligencia cuando apareció el primer americano de inteligencia para suministrar información y orientación de cómo trabajar con ella y marcarla en los mapas.

Los teletipos eran inmensos listados con información de diferente índole:



INTELIGENCIA. Fotografía de un asentamiento de misiles superficie-aire para la defensa contra aeronaves. En este caso, en la base aérea de Obvra, una de las principales de la Fuerza Aérea yugoslava.

DESTACAMENTO. Vista aérea del destacamento Ícaro.

relación de posiciones de las fuerzas implicadas, tanto de la OTAN como de las facciones enfrentadas, informes de SAM, de movimientos de tropas, de situación política y todo tipo de información que el personal debía filtrar para dar la inteligencia necesaria para el cumplimiento de las misiones. Con toda la información recibida se actualizaban los mapas, en los cuales se trataba de reflejar de la manera más gráfica posible la información recibida, tanto de carácter operativo como de inteligencia. Igualmente hubo que adaptarse a la representación de ésta conforme a los estándares OTAN.

Junto con estos mapas se realizaban unos apuntes que contenían todas las partes esenciales de la conferencia de inteligencia.

Esta conferencia debía personalizarse para cada uno de los tipos de misión que realizaban los aviones del Destacamen-

LECCIONES APRENDIDAS

Por parte de la Sección de Inteligencia y, debido a la experiencia adquirida en esta misión, hay una serie de lecciones aprendidas y asignaturas pendientes. Podemos destacar que para estar preparado no basta con tener buena predisposición y voluntad, sino que se necesita de unos medios materiales y conocimientos personales aptos para ser utilizados inmediatamente. Estos medios humanos deben formarse para realizar las funciones específicas de inteligencia así como tener unos conocimientos de idiomas e informáticos suficientes.

No son las operaciones reales el lugar más idóneo para la formación y creación de una sección de inteligencia. Cualquier error, omisión o distracción puede provocar consecuencias irreparables no sólo para el cumplimiento de la misión sino para la propia vida de las tripulaciones. No puede añadirse una carga extra de trabajo y tensión a la ya existente en estas situaciones.

Tras estos ocho años de continua evolución y mentalización de la importante labor de la Sección de Inteligencia, no debemos permitirnos perder y olvidar todo lo aprendido. No sería deseable un futuro conflicto en el que nos viéramos involucrados y tuviéramos que superar los problemas encontrados en noviembre de 1994.

Deben realizarse todos los esfuerzos necesarios para desarrollar una orgánica que permita asignar personal específico de inteligencia dentro de las UCOs, sin merma del disponible en otros órganos de las mismas, con la adecuada formación e incentivo. El personal de inteligencia debe tener la suficiente continuidad en la sección, de tal manera que permita tener una visión más general de los conflictos que en cada momento puedan existir.

to. Para los F-18 había "misiones CAS" en apoyo a las fuerzas de superficie, en los cuales el briefing se centraba en el área de interés; "misiones BAI" de ataque a algún objetivo con misión secundaria de CAS; "misiones CAP" o de patrullaje aéreo y vigilancia, y las nuevas "misiones SEAD" para suprimir o destruir las defensas aéreas que amenazasen a los aviones de la OTAN. Este último rol supuso actualizar bases de datos paramétricas con el objeto de introducir los datos correctos, y en algunos casos específicos, de los diferentes sistemas de armas yugoslavos en la zona.

Igualmente se realizaban briefings para los TK-10, KC-130 Hércules con misiones de repostaje en vuelo sobre el Adriático y cuya mayor amenaza suponían la Fuerza Aérea y la Fuerza Naval yugoslavas. También se daban conferencias para la realización de misiones de reconocimiento (electrónico, fotográfico), así como conferencias para los aviones de transporte a la zona de los Balcanes y los propios de actualización y análisis de la situación a la Jefatura del Destacamento.

Otro de los cometidos de las secciones de inteligencia es el control y confección de los ISOPREPS de las tripulaciones. Estos son unas fichas con datos personales de las tripulaciones que servirían para identificarlas adecuadamente en caso de tener que ser rescatados por las misiones SAR de Combate (CSAR). Antes de las misiones las tripulaciones rellenaban los EPAS, que eran las intenciones que se realizarían en caso de tener que evadirse de territorio hostil o enemigo.

Por supuesto, ni que decir tiene, que toda ella venía en inglés y que esto fue



SAM-3. Imagen de un misil SAM-3, una de las mayores amenazas contra los aviones de la OTAN. Los yugoslavos emplearon este sistema estratégico de una manera táctica, cambiándolos frecuentemente de posición con el objeto de evitar que fueran detectados y neutralizados por los aviones SEAD.

uno de los elementos que influyó en que la selección del personal inicial fuera del BOC, ya que éste tenía ciertos conocimientos elementales para su comprensión escrita y muy limitada oral. El personal del BOC se componía de suboficiales radiotelegrafistas los cuales tienen una formación en inglés y de gestión de espacio aéreo que sirvió para cubrir las necesidades de la sección. Igualmente y debido a que la misión se prolongó en el tiempo, finalmente cerca de ocho años, debió de recurrirse a personal de diferentes secciones o negociados de las diferentes alas que se relevaban. Esto implicó tener que ir reciclando personal y adiestrándolo adecuadamente para cubrir el hueco que en las unidades de Fuerzas Aéreas existía y en mayor o menor medida sigue existiendo.

Para el personal supuso un esfuerzo considerable la asimilación de todos estos conocimientos. Se desconocía el territorio donde operarían nuestros aviones, las facciones en conflicto, el material empleado y cómo estos influían en la realización de las misiones, el idioma, y los medios o flujos a través de los cuales fluía la información. Se instaló un sistema de transmisión segura y consulta de información tanto de inteligencia como de operaciones. Este sistema llamado LOCE y que responde a las abreviaturas inglesas de "Linked Ops-Intel Center Europe", consistiría desde este primer momento en la columna vertebral de obtención y diseminación de la información de inteligencia. Este sistema, de origen americano, consiste en un ordenador con unos requisitos de seguridad muy estrictos tanto hardware como software, así como propios del lugar de instalación y del personal con acceso al mismo. Desde este equipo se accede a varias bases de datos de los diferentes centros de Inteligencia de la OTAN y de países que la comparten con las diferentes células de inteligencia. Igualmente sirve para insertar en la red la información propia obtenida por las misiones realizadas.

Todas las misiones realizaban al finalizar su vuelo un informe de misión (MISREP). Los pilotos eran interrogados por la sección de inteligencia para obtener no sólo los resultados de las mismas, sino la información que pudiera ser de interés para la obtención de inteligencia: avistamiento de enfrentamientos, movimientos de tropas, aviones, etc, señales recibidas por los equipos de a bordo y que daban indicios electromagnéticos de cierta actividad, etc.

De las bases de datos se obtenían las capacidades operativas de las facciones y la situación de posibles objetivos con las fotografías y análisis obtenidos por los diferentes sistemas de seguimiento y vigilancia. Esta información estaba en continua evolución debido a, como es lógico, los continuos enfrentamientos y destrucción de objetivos. Dentro de la OTAN se utiliza el CRONOS como medio equivalente al LOCE, el cual está implantándose paulatinamente. De este equipo no llegó a disponerse en la



ANALÍSIS DE LA MISIÓN. Preparación y análisis de misiones durante las operaciones en Kosovo en el reducido, pero bien aprovechado espacio de la Sección de Inteligencia.

Sección de Inteligencia Icaro, aunque sí fue utilizado el que existía en la sección del 31ST FW americana.

Debido a la continua adaptación y mejora de los requisitos de seguridad y de las necesidades de espacio de la Sección, ésta fue trasladándose por las diferentes instalaciones en los alrededores del Destacamento acabando por fin y, después de más de cinco traslados, dentro de un "Hardened Shelter" asignado al Destacamento y en sus proximidades. Con esto se logró dotarle de unas medidas de seguridad física adecuadas además del espacio suficiente para el desarrollo de sus cometidos. Para situarla dentro del "Shelter", se tuvo en cuenta en gran medida evitar radiaciones y emisiones inintencionadas que pudieran dar información a los posibles órganos de inteligencia rivales, así como dotarla de una seguridad física adecuada.

El trabajo de la Sección iba no sólo encaminado al apoyo de los pilotos de los F-18, si bien en ellos recaía el mayor volumen, sino también a los de los aviones cisterna destacados TK-10 y en el asesoramiento cada vez en mayor mediada de la propia jefatura del Destacamento, tanto en cuestiones de inteligencia como de seguridad. Como es lógico, los pilotos estaban familiarizados con lo que es la gestión del espacio aéreo, sistemas de amenazas, etc.; pero no ocurría lo mismo con el personal suboficial el cual tenía diferentes especialidades. Éste último tuvo que ir adquiriendo rápidamente los conocimientos necesarios par ir sacando el trabajo, en principio básico, de inteligencia.

Las horas de trabajo fueron muchas ya que se debía realizar al mismo tiempo tanto el aprendizaje como la labor diaria. Básicamente durante el primer año los periodos de descanso eran mínimos y se aprovechaban para realizar las funciones básicas de dormir y alimentarse. Ni que decir tiene que los propios pilotos además de realizar las funciones de inteligencia debían, a su vez, prepararse para la ejecución de las misiones aéreas. Algo que requería un esfuerzo extra, teniendo que estudiar la documentación propia de la misión previa a su realización. Esta documentación, de uso común dentro de la OTAN, era en gran parte desconocida al no haber tenido la oportunidad de participar en este tipo de misiones. La misma era muy voluminosa y en continua evolución lo que implicaba una revisión continuada. Entre esta documentación específica de las misiones a realizar y para que sirva



MIG 29 FULCRUM. Avion MIG 29 Fulcrum yugoslavo, principal amenaza para los aviones de la coalición y cuya neutralización supuso una gran prioridad para las fuerzas de la OTAN. En este pueden apreciarse los misiles semi-activos Alamo AA-10 de origen ruso y los infrarrojos Aphid AA-8.

sólo como orientación podemos indicar: SPIN, ACO, ACP. CASSOP, SARSOP, OPPORD, COMMPLAN, etc.

La Sección actuaba como gestor de la misma, registrándola, controlándola y difundiéndola a los interesados. A su vez esta información era procesada por inteligencia para plasmarla en los mapas, tanto los propios de la sección como los que los pilotos llevaban consigo, y que resultaban fundamentales para ayudarles en la ejecución de las misiones.

Como consecuencia de la participación en el conflicto y respecto a los órganos de inteligencia, estos han sido potenciados en mayor o menor medida dentro de las diferentes unidades de fuerzas aéreas. El personal asignado se ha conseguido de otras secciones y, a veces permaneciendo en estas, realizar las funciones de inteligencia como tarea primaria o secundaria.

Con respecto a la inteligencia aérea operativa, tenemos dentro del Ejército del Air, la tarea pendiente de lograr un personal cada vez más cualificado y asignado orgánicamente y en plantilla para estas funciones.

Al no existir una escuela de formación de inteligencia aérea operativa, este personal, por el momento, debe formarse dentro de las propias unidades. Para ello es de gran valor la experiencia adquirida en el Destacamento Icaro. Las secciones de inteligencia del Ala 12 y del Ala 15 se hicieron cargo de la propia del Destamento Icaro alternativamente, concentrándose en su personal la mayor parte de la experiencia y los conocimientos adquiridos.

Por la Sección de Inteligencia del Destacamento fueron pasando, en relevos de un mes de duración, todos los suboficiales del Centro de Inteligencia Aérea, con el objeto principal de saber cuáles son los requerimientos que precisa una unidad de fuerzas aéreas para el desarrollo de sus funciones.

El personal de los órganos de inteligencia no debería desarrollar tareas como tripulante aéreo, ya que éste requiere gran dedicación, además del riesgo que supone poder caer en manos del enemigo durante el cumplimiento de estas misiones. Esto no significa que el personal de vuelo no pueda colaborar suministrando información táctica de inteligencia y asesorando a los propios órganos de inteligencia.

Es por todo ello que el Destacamento Icaro no sólo sirvió para el cumplimiento de las misiones encomendadas al Ejercito del Aire, sino también como una escuela para sentar las bases de la futura formación del personal de los órganos de inteligencia de las diferentes unidades de fuerzas aéreas ■

El GRUMOCA en el destacamento Icaro

LUIS M. LOPEZ GARCIA DE CARELLAN
Capitán de Aviación



ORIGENES

El 20 de septiembre de 1994 se alerta al entonces GRUCOA (Grupo de Control Aéreo) con ubicación en el Acuartelamiento Aéreo de Tablada, Sevilla, en el sentido de asignar personal y medios para proporcionar un centro de comunicaciones y, de ser necesario, medios de logística campamental para alojamiento de personal y almacenamiento de material del Destacamento Icaro.

A mediados de octubre quedan determinadas las necesidades de personal y material para la activación de las comunicaciones del destacamento. Estas necesidades se traducían en:

– Enlace vía satélite para establecimiento de telefonía y telefax.

– Integración en el sistema de mensajería militar (red ADX del Ejército del Aire, los "teletipos" que en todas las Unidades hemos visto).

– Radiotelefonía y capacidad de datos en HF.

– Radioteléfonos y comunicaciones T/A/T en U/VHF.

Estos medios eran conocidos y utilizados habitualmente por el personal del GRUCOA. La experiencia acumulada en ejercicios y despliegues durante los años de existencia de la Unidad así lo avalaban. Todos los medios excepto el enlace vía satélite.

En el verano del 94 el JEMA ordena a esta Unidad la operación y mantenimiento de los terminales satélite. Por entonces ni siquiera se disponía de dichos terminales. Como se explica al principio, antes de finalizar el año ya sabíamos qué quería decir operación y mantenimiento de los terminales satélite. Pero sigamos con los orígenes del hoy denominado GRUMOCA (Grupo Móvil de Control Aéreo) en Icaro.

A lo largo de noviembre el Estado Mayor de la Defensa (EMAD) adquiere los cuatro primeros terminales satélite transportables para uso conjunto de los tres ejércitos. En el mismo mes, y aprovechando el ejercicio Tramontana, una parte del personal de la Unidad que ya estaba designada para activar las comunicaciones del destacamento cuando éste echase a andar, comienza un periplo por Zaragoza, Murcia y Albacete con idea de familiarizarse con las Comunicaciones Vía Satélite, recien salidas del horno para nosotros en aquella época. En este periplo inicial, el 15 de noviembre se incorporan 7 componentes de la Unidad a la B. A. de Zaragoza para constituir la agrupación aerotáctica que conformaría el Destacamento Icaro.

El 26 de noviembre se recepciona por el Ejército del Aire en la AGA el primer terminal satélite "Tramontana" del Ejército de Tierra. Mientras, ya había comenzado la partida hacia Italia de la avanzadilla que debía establecer los primeros pros y contras. Cuando al día siguiente se aerotransporta a Aviano el terminal recepcionado junto con el personal restante se comienza la fase real, in situ, de la participación del GRUMOCA en Icaro.

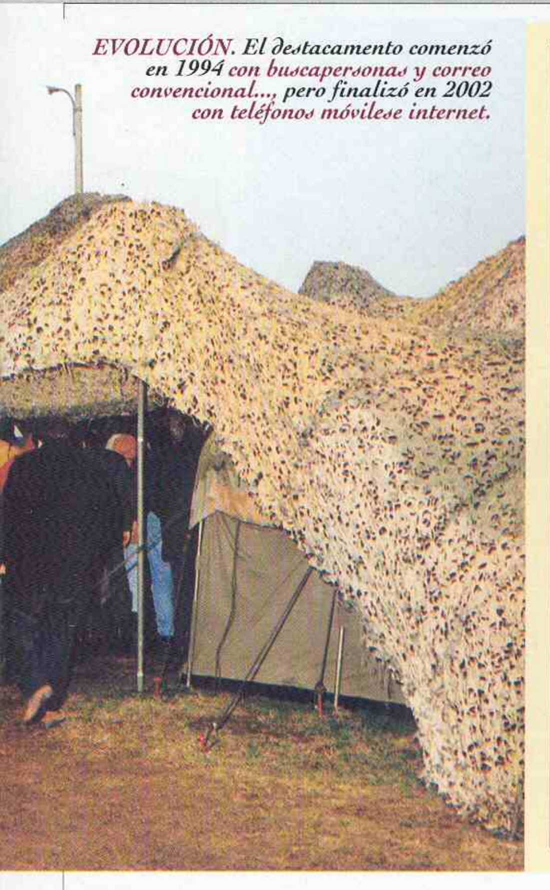
Y es que la puesta en órbita del sistema Hispasat abrió un campo ilimitado en las comunicaciones militares a larga distancia. Hispasat cuenta con un transpondedor propiedad del Gobierno español que viene siendo utilizado por el Ministerio de Defensa para proporcionar comunicaciones a las unidades destacadas en misiones de paz.

ANDADURA

El 29 de noviembre de 1994 comienza a operar el Centro de Comunicaciones (CECOM) original. En aquellos días fue apodado cariñosamente como el CECOM "Orcasitas" ya que era lo que se podría denominar un auténtico centro de comunicaciones de campo:

Situado entre la "zona de vida" del destacamento y los hangares de los aviones, tras un vallado metálico de seguridad, y formado por tres tiendas de campaña, tres grupos electrógenos, un camión todo terreno y dos shelters; configurando el habitáculo de trabajo, de equipos y almacén. Todo el conjunto fue cubierto por una lona de camuflaje para intentar llamar la atención sobre nuestra presencia lo menos posible, y lo que se conseguía era justo lo contrario. Cuando se veía algo tan voluminoso cubierto por una red mimética, el que más y el que menos se preguntaba: "¿Y en esa zona qué teneis que abulta tanto y está tan apartado?".

Al equipo de personal de ésta Unidad se le unieron dos componentes del Cuartel General del Mando Aéreo de Levante (MALEV), designados inicialmente para la explotación de la emisora de HF de la que se dispuso para comenzar a enlazar con España mientras se activaban los diferentes servicios. Se


EVOLUCIÓN. El destacamento comenzó en 1994 con buscapersonas y correo convencional..., pero finalizó en 2002 con teléfonos móvilese internet.

EL GRUMOCA, PIONERO DEL EJÉRCITO DEL AIRE EN EL EMPLEO DEL SATÉLITE DE COMUNICACIONES

El día 1 de julio de 2002, después de más de siete años de existencia, el destacamento Icaro era despedido oficialmente de la B.A. de Aviano. Las operaciones de vuelo habían finalizado, consiguiendo, una vez más, dejar bien alto el pabellón patrio. La labor de nuestros pilotos, mecánicos y armeros ha sido reconocida como muy buena, pero también queda la de los cocineros (¿quién no ha comido paella un jueves a partir de las 12 de la mañana en Aviano?), personal de seguridad, sanidad... y, por supuesto, las comunicaciones de nuestro CECOM. Durante todo este tiempo la relación que tuvimos con el personal de comunicaciones de la base fue excelente. En alguna ocasión incluso hemos tenido que "cederles" parte de nuestro material criptográfico, siguiendo la normativa y el procedimiento establecido en esos casos, por supuesto.

El establecimiento de las comunicaciones del destacamento español en la base italiana de Aviano ha brindado al Grupo Móvil de Control Aéreo (GRUMOCA) la oportunidad y responsabilidad, al mismo tiempo, de ser pionero dentro del Ejército del Aire en el empleo del satélite de comunicaciones. Como principal elemento se contó con un terminal Tramontana de comunicaciones via satélite y con un equipo de HF Skanty como alternativo. Posteriormente se sustituyó, periodicamente, por un terminal SQOC de la Unidad.

El día 23 de julio de 2002 era el último que el personal del GRUMOCA permanecía en Aviano. Con esa fecha concluyeron los relevos mensuales, los turnos de trabajo, apretados en unas ocasiones y relajados en otras. A partir de ese día la experiencia acumulada empieza una cuenta atrás que en cada uno de nosotros se verá materializada en otros ejercicios, maniobras, despliegues... pero que ninguno podrá olvidar, ya que por encima de todo estamos SIEMPRE DISPUESTOS.

establecieron turnos de trabajo para tener cubiertas las comunicaciones durante las 24 horas del día. Y poco a poco se fue configurando el destacamento y su CECOM hasta poder contar con:

- Dos líneas de teletipos, una con la RCTM (Red Conjunta de Telecomunicaciones Militares) y la otra punto a punto con el CGEA para posterior integración en la red ADX del Ejército del Aire.
– Fax con la red militar del E.A. y con la RCTM.
– Cuatro líneas de teléfono.
– Un enlace de HF.
– Para el mantenimiento de las comunicaciones seguras se creó una subcuenta criptográfica, dependiente de GJMALEV y que permitió gestionar las claves tanto de las redes de comunicaciones como las necesarias para la autenticación durante los vuelos operativos.

Lo que se consideró que era imprescindible para comenzar a operar H24 en el destacamento, durante un período inicial de tres meses de despliegue, estuvo muy bien diseñado... pero aquellos tres meses iniciales se han convertido hasta el acto oficial de despedida de ICARO en 7 años y pico. Es por ello que poco a poco se fueron acrecentando las necesidades de comunicaciones, de salvaguarda de material criptográfico y la relación con el personal anfitrión (utilización de la red OTAN que ya existía en Aviano, servidumbre de la información de inteligencia de la red que ya también existía en Aviano, etc) y todo ello no sólo en lo referente a la vida militar.

El destacamento comenzó en 1994 (buscapersonas, correo convencional) pero finalizó en 2002 (teléfonos móviles, internet). Mientras tanto el mundo de las comunicaciones, al igual que toda la vida militar, se ha vuelto a mostrar como algo dinámico, y se ha vuelto a demostrar la capacidad de adaptación a los cambios impuestos por las nuevas necesidades y tecnologías. De hecho todo comenzó en el verano de 1994 cuando los terminales satélite.....

Ya casi había pasado un año desde que la presencia española se dejara notar en las inmediaciones de Aviano. El 13 de julio de 1995 se sustituye el terminal Tramontana por el SQOC 1 del GRUMOCA. Este nuevo terminal satélite forma ya parte de la asignación de la Unidad. Su disponibilidad es muy alta pues se encuentra "encofrado" para su mejor manejo y traslado. Los "cofres" que albergan los diferentes componentes del terminal se manejan con relativa facilidad y en poco tiempo se puede establecer un enlace seguro con España desde cualquier punto donde Hispasat tenga cobertura.

Y siguen pasando los años. Se van relevando los escuadrones de F18 de Zaragoza y Torrejón, el personal de mantenimiento, de seguridad, de cocina, de secretaría, el Pater, el PIO, personal de la SEA, los de Sanidad... y los del CECOM. De estar atendido por 9 individuos (7 del GRUMOCA y 2 del CGMALEV) se pasó a funcionar con 6 (5 del GRUMOCA y 1 del CGMALEV/B.A. Zaragoza), pero esto ocurrió en febrero de 1997, cuando ya habían transcurrido más de dos años de singladura de Icaro.

Nos redujeron el personal pero nos ampliaron la instalación. El personal de la EADA llevó a cabo un magnífico trabajo para conseguir que dispusieramos de unos 20 m² para llevar a cabo nuestra tarea H24 ■

La infraestructura española en Aviano

Miguel Angel Castaño Liedo
Capitán de Aviación

Al regreso de las vacaciones de verano, mi jefe (coronel Domingo, jefe de la Sección de Planificación de la Dirección de Infraestructura) me encarga poner al día los listados de la Retrocesión de Bases para hacer el seguimiento y coordinación en una próxima reunión con el teniente coronel Castillo (División Logística del EMA). En principio parecía una de las muchas reuniones que hemos tenido sobre el seguimiento del programa, pero no fue así, tuvo algo especial, ya que después de revisar los listados nos informó sobre la posibilidad de tener que interve-

RECOMENDAMOS

- ***Memorias de un despliegue.*** Artículo del teniente coronel Jaime Lahoz. RAA nº 645 página 602 (1995)
- ***Constitución del destacamento Icaro, los primeros pasos.*** Artículo del teniente coronel Jaime Lahoz. RAA nº 668 página 876 (1997)
- ***La EADA y su apoyo a la operación Deny Flight.*** Artículo del capitán Almodóvar Martín & y otros. RAA nº 645 página 638 (1995)
- ***La intendencia del destacamento.*** Artículo del capitán Noguera Gómez. RAA nº 645 página 628 (1995)





ADQUISICION DE LOS MODULOS Y ADIESTRAMIENTO DEL PERSONAL

El PPT para el Suministro de módulos desmontables con destino a la Escuadrilla de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA) del Ejército del Aire lo firmó el coronel Jesús Domingo Palacios el 4 de octubre y se inició el expediente; el 2 de noviembre se adjudica a la empresa ALQUIMODUL, S.A. por un importe de 76.235.818.- pts. , y se firma el contrato el 7 de noviembre. Me nombran director del suministro el mismo día 7.

Se mantuvo un contacto directo y permanente con la empresa adjudicataria del expediente de adquisición de los módulos con el fin de llevar el seguimiento del expediente de forma exhaustiva, con visitas a la fábrica para su comprobación.

Con los datos obtenidos en la visita a Aviano se definieron los módulos que había que instalar allí y por lo tanto por diferencia los que había que entregar en la B.A. Zaragoza. Así que se realizaría una recepción parcial en fábrica el 28 de noviembre, previa al transporte a Aviano, y otra del resto del material en B.A. Zaragoza.

Para los módulos de Aviano se definieron aspectos técnicos como el tipo de instalación de gas, acometida eléctrica a los módulos, acometida de agua, desagüe, ventilación, grúa de montaje, cimentación, características de los elementos de la cocina, el tren de autoservicio, número de acondicionadores de aire, distribución interior de los módulos, instalación contra incendios, iluminación exterior, etc.

Así mismo se definió el mobiliario necesario para los módulos a instalar en Aviano y se iniciaron dos expedientes para su contratación, por un importe total de 12.806.500.- pts.

Pensando en la mejor forma de trasladar los módulos a Aviano se decidió que se hiciera mediante 8 plataformas por vía terrestre, transportando los módulos de cocina y aseos montados y el resto desmontados. La duración del traslado se estima en 4 días, comenzando el 28 de noviembre con dos plataformas por día. El



nir la DFR en la operación "ICARO".

Nos llega un documento a finales de septiembre, con el que ya podemos empezar a trabajar: los requisitos de Estado Mayor sobre la dotación de módulos desmontables para las unidades de las Fuerzas de Reacción.

El Pliego de Prescripciones Técnicas (PPT) fue realizado en tiempo récord (un mes). El Mando de Apoyo Logístico (MALOG) puso todo su empeño en sacar el proyecto adelante y , tras la declaración de urgencia, se aceleraron los trámites para la contratación del PPT.

VISITA A B.A. AVIANO DEL EQUIPO "SITE SURVEY ICARO"

Cuando estábamos inmersos en los trámites urgentes de la adquisición de los módulos, me convocan para una comisión en la B.A. Aviano como parte integrante del equipo SITE SURVEY ICARO, los primeros días de noviembre.

Con una carpeta en la que llevaba las características de los módulos en proceso de adquisición y una previsión de los módulos a instalar, me uní al grupo el domingo 30 de octubre de 1.994 a las 10:00 h., en la B.A. Getafe destino a B.A. Aviano, con escala en B.A. Zaragoza donde se completó el equipo de 13 personas. Tras un largo viaje en un CN-235 llegamos a la B.A.

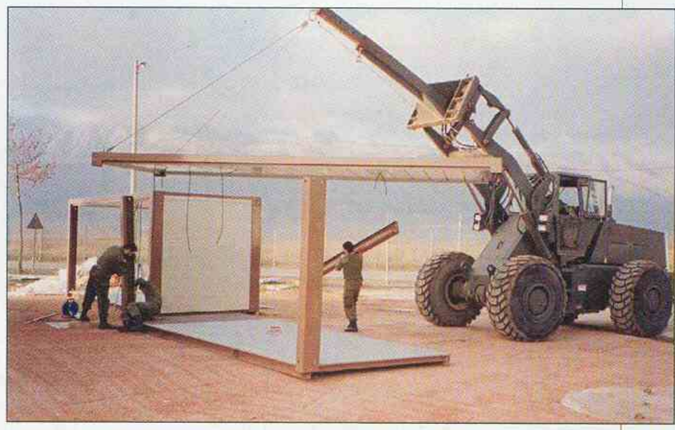
PREPARACION.
Nivelación y acometidas.

expediente y coordinación del traslado corresponde a la DTR.

Y para el montaje de los módulos se decidió formar a 6 suboficiales de la EADA en la misma fábrica donde se estaban fabricando, entre los días 21 y 24 de noviembre; de esta forma quedaban preparados para estas labores de montaje y desmontaje de los módulos en futuras misiones. El objetivo de este curso de formación es conocer el producto, manejar los paneles, empaquetar, organizar mediante numeración, ensamblar y nivelar. "El personal que realice el curso se encargará del montaje y desmontaje de los módulos en la B.A. de Aviano, bajo la dirección de un representante del MALOG/DFR y supervisión de un representante de la empresa constructora", según ordena JEMA en teletipo de 15 de noviembre. Se estima que la duración del montaje será de 6 días. Para la conexión de las instalaciones y la organización del montaje se requería personal especializado y se decidió que lo hiciera personal de ALQUIMODUL, con lo que se trasladarían a Aviano un experto en montaje y otro en instalaciones. Y para la dirección de la infraestructura previa y del montaje de los módulos (MALOG/DFR) me nombraron a mí, con la ayuda del Titulado Medio Eugenio Ruiz Clemente que domina perfectamente inglés y con 20 años de experiencia trabajando para la USAF, pues estuvo en Torrejón hasta que la Retrocesión se llevó a cabo.

Todas estas funciones de coordinación, decisión, programación, solución de problemas técnicos, dirección y gestión de expedientes, dieron lugar a una actividad frenética en la DFR, ya que había que hacerlo bien y rápido. Aterricé el día 7 procedente de Zaragoza y tenía que volver a Aviano el día 26, y en Aviano comenzar los trabajos previos y tenerlos terminados el día 1 de diciembre (tan solo 5 días) que empezarían a llegar los módulos… ¡de locura!





Aviano sobre las 16:30 h.; nos recibieron autoridades americanas e italianas, y nos trasladaron al hotel CA'BRUGNERA, a media hora de la Base.

La primera reunión del grupo no se hizo esperar pues a la hora y media de llegar al hotel ya estábamos todos juntos alrededor de una mesa de la cafetería del hotel. Las misiones de cada uno se aclararon y la mía era recoger información sobre las instalaciones e infraestructura de la Base (acometida eléctrica, acometida de agua, sistema de saneamiento, sistema de recogida de vertidos, tipología del terreno, etc...), estudiar las posibilidades de utilización de las instalaciones de cocina-comedor y botiquín existentes, y gestionar con la USAF espacios para instalar nuestro destacamento con las correspondientes acometidas de agua y luz, sistema de desagüe y pavimentación adecuada para nuestros módulos.

El lunes empiezan las negociaciones con la USAF, y tras una visita general para conocer la Base, comienzan las reuniones y las visitas por grupos a instalaciones concretas.

Por la tarde siguen las visitas por grupos, y al final de la tarde una reunión conjunta para dar novedades de lo que se ha tratado durante el día. Regreso al hotel y otra reunión a nivel español para coordinarnos y programar el día siguiente.

¡Y así todos los días!

Las conclusiones de estas negociaciones y toma de datos en el área de mi responsabilidad fueron:

– La cocina-comedor teníamos que instalarla nosotros con nuestros módulos y elaborar comidas españolas con nuestros propios cocineros. Los americanos insistieron que era muy importante para mantener la moral del personal en perfectas condiciones y nosotros lo pudimos comprobar tras siete días de monótona comida basada en las tradicionales hamburguesas o pasta.

– También debíamos instalar nuestros módulos de asistencia sanitaria y de seguridad, por motivos logísticos y sicológicos.

– Nos ofrecen una zona próxima al área de mantenimiento para instalar nuestros módulos, reducida pero muy bien ubicada por su proximidad a las instalaciones del área de material, con lo que optamos por aceptarla utilizando dos alturas de módulos. Este aspecto era innovador en la Base pues los módulos que había instalados eran sólo de una altura, y a los americanos les sorprendió la iniciativa que proponíamos.

– Las instalaciones se pueden acometer a la red general en puntos próximos a la zona asignada.

– El terreno natural de la zona asignada había que mejorarlo con labores de limpieza, desbroce, excavación, aportación de material granular adecuado, nivelación y compactación. La propuesta de losetas prefabricadas nos la desecharon.

– El vertido de residuos se acogerá al procedimiento de la USAF, quienes prestarán el apoyo necesario de contenedores y recogida.

– La USAF puede realizar con su personal y maquinaria todos los trabajos de acometidas eléctrica, agua y saneamiento, así como el de mejora del terreno.

Las conclusiones fueron claras, pero no por ello exentas de problemas, como por ejemplo el hecho de encontrarnos en la zona asignada una tienda de campaña con material y un refugio de seguridad, o tener que dejar una distancia a las vallas de 30 pies, o negarnos a una acometida de agua insuficiente que nos ofrecían inicialmente, ...

Y con caras cansadas pero satisfechos del trabajo realizado nos subimos al avión que nos traía de regreso, en el cual cada uno fue resumiendo sus gestiones para que las recopilara el coordinador del grupo (teniente coronel Castillo).

Un grupo del que guardo un grato recuerdo por el compañerismo demostrado, la unión y colaboración de todos.

Llegando a la B.A. Getafe el sábado 5 de noviembre de 1.994 nos comunica el teniente coronel Castillo que el lunes 7 nos vamos desde la B.A. Torrejón a Zaragoza para informar a primera hora al GJMALEV de los resultados de la visita. ¡No había que perder tiempo, esto estaba empezando!

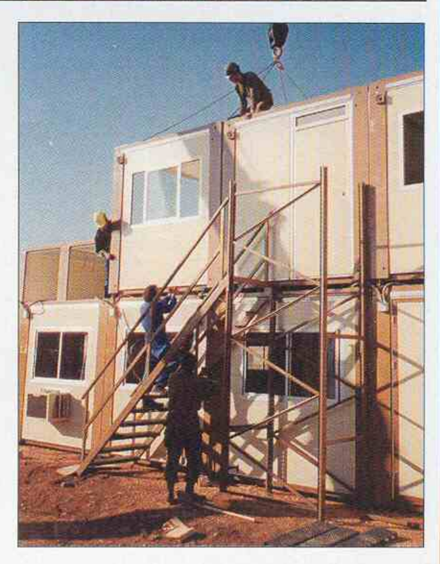
INFRAESTRUCTURA PREVIA

Según teletipo del JEMA del 24 de noviembre, se nos comunica el calendario previsto para los trabajos relacionados con la instalación de los módulos desmontables; el cual se cumplió con algunas variaciones.

Desde la estación de Chamartín, el sábado día 26 a las 7:00 h., partimos Eugenio y yo dirección Zaragoza. Sobre las 12:00 h. embarcamos en un Hércules (T-10) junto a personal de mantenimiento y equipos, dirección Aviano. Llegamos sobre las 15:00 h. , comiendo un bocata en el avión. Nos presentamos al teniente coronel La Hoz (jefe del Destacamento) y al comandante Pascual (jefe del Grupo de Apoyo).

Sin perder tiempo, buscamos un teléfono y llamamos al contacto USAF



PROCESO. Compactación, montaje de la estructura módulo, ensamblaje de módulos, montaje de paneles y ensamblaje de módulos (nivel 2)

SMSG Marg, coordinador entre las dos partes y buen profesional. Mientras venía estuvimos observando el terreno que teníamos asignado: Estaba en el mismo estado que en la anterior visita; no hay acometidas de agua ni de energía eléctrica; la tienda americana estaba ocupada como almacén para españoles, con una acometida de agua desconectada y sobre losetas de hormigón prefabricadas.

En la primera reunión con SMSG Marg, tras las presentaciones oportunas, le expuse nuestras necesidades técnicas sobre las obras previas a la instalación de los módulos:

- Requisitos e instalación de energía eléctrica, agua, desagüe, grúa y pavimentación.

– Se solicita apoyo de un equipo de topografía para hacer el replanteo del terreno.

– Se solicita la retirada de la tienda. Nos dice que el lunes la quitan.

– Se le informa que el día 2 de diciembre tienen que estar los trabajos terminados y tras una sonrisa, sopla y toma nota.

– Se le entrega el plano de planta, distribución, instalaciones y detalles de los módulos, que habíamos preparado en Madrid.

En estas latitudes y en la época del año que estábamos anochece muy pronto (sobre las 5 de la tarde) y la humedad con temperaturas bajas se apodera de los huesos si no tienes un sitio donde refugiarte. En esos días, y hasta que se pudieron usar nuestros módulos, disponíamos de un módulo prestado por la USAF donde estaba el jefe del Destacamento, su secretaría, los equipos del personal de vuelo y nosotros; demasiada gente para tan poco espacio, con lo que nos turnábamos para entrar en calor.

Cuando llegaban las 8:30 o 9:00 h. de la noche, aproximadamente, nos uníamos al personal del destacamento y en autobuses nos llevaban al hotel que tenían concertado, a hora y media de Aviano (Hotel Villa Fiorita en la localidad de Monastier di Treviso). Los primeros días fueron horrorosos porque para los conductores era complicado no perderse por esas carreteras cuando además había una densa niebla. Cuando llegábamos al hotel, la mayoría de los días ya habían cerrado el restaurante y para cenar teníamos que salir a la población más cercana, unos veinte minutos andando, y buscar algo abierto que nos diera de comer (nada fácil pues por las costumbres del lugar, estaba casi todo cerrado y no se encontraba a nadie por la calle).

El primer día sí cenamos en el hotel, tras la recepción y asignación de habitación. Hablando con el comandante Pascual le informé, después de cenar, de las gestiones hechas con la USAF y

de la necesidad de disponer de un vehículo para poder movernos en la base y sus alrededores. Este tema trajo cola pues había escasez de vehículos ligeros y muchas necesidades, pero tras analizar la situación y prioridades nos asignó en exclusiva uno a Infraestructura, con disponibilidad puntual a petición. Si no hubiéramos dispuesto de este medio no se podrían haber resuelto la multitud de problemas diarios que iban surgiendo, pues nos permitía movernos a la zona americana para reuniones o peticiones, a la población de Aviano para las gestiones locales, a otras zonas de la base ….. ¡fue fundamental!.

Todos los días, entre las 6:30 y las 7:00 h. aproximadamente, salían los autobuses dirección a Aviano; el madrugón era considerable. Tras hora y media de camino llegábamos a la base.

El lunes 28 iniciamos el trabajo con la presentación al mayor Milles, jefe del Grupo de Apoyo de la USAF, al que ya le había informado el SMSG Marg de la reunión del sábado. A continuación nos reunimos con Marg en una gran sala en la que estaban bastantes suboficiales americanos; inicialmente nos sorprendió ver a tanta gente y ellos se sorprendieron de ver sólo a dos españoles. El motivo de esta reunión era explicar los detalles técnicos de cada una de nuestras necesidades a los expertos en cada área. De esta reunión es de destacar que nos querían poner una acometida de agua que no admitimos por ser insuficiente y les solicitamos otra mayor argumentándolo, a lo que accedieron; que no tenían suficientes losetas prefabricadas y nos prepararían el terreno con material adecuado; que disponen de la grúa adecuada y de un operario con jornada de 8:00 a 16:30 h. incluso sábados y domingos hasta la finalización del montaje; que tratarían de cumplir los plazos que les habíamos indicado. Tuvimos un pequeño problema con el desmontaje de la tienda pues creían que las obras no iban a empezar tan pronto y habían programado actividades, pero ante nuestra insistencia la desmontaron en el transcurso de la mañana.

Surgió una necesidad urgente en el Destacamento ya que el GRUCOA necesitaba una grúa que elevase el shelter de comunicaciones (que había venido en avión) desde el suelo al camión; nos fuimos a la zona americana y conseguimos que nos ayudaran con grúa y operario, y se hizo la carga.

Nos acompañó el SMSG Marg a ver la grúa que nos ofrecían para el montaje de los módulos, y aunque no era de última generación cumplía los requisitos que solicitábamos.

Y cuando nos quisimos dar cuenta había finalizado el día, informando al jefe del Destacamento de lo más relevante.

El personal comienza a cansarse de pasar frío y de comer siempre lo mismo, y nos preguntan sobre la disponibilidad de los módulos.

Nos informan desde Madrid que se ha decidido ampliar el número de módulos a instalar en Aviano, sin modificar la distribución en planta ya que se instalarán en el segundo nivel sobre el conjunto cocina-comedor, con la siguiente funcionalidad:

- Para alojamiento de oficiales y suboficiales: seis módulos con acceso desde el conjunto seguridad.
- Para oficinas: seis módulos con acceso desde el exterior mediante escalera metálica.

Por lo tanto se modifican los días de regreso previstos del personal de instalación, se amplía la dotación de mobiliario, se modifica la recepción de módulos en fábrica y se amplía con la entrega de escalera, se modifica el calendario de transporte y se amplía el número de plataformas en dos (10 plataformas en total).

El martes 29 de noviembre seguimos con los trabajos de infraestructura previos a la instalación de los módulos: zanja de acometidas, replanteo con topógrafos, retirada de losetas, despliegue de maquinaria, comprobación de eslingas, etc.

Nos reunimos con el responsable de los trabajos por parte USAF (SMSG Marg) para comentar los imprevistos de las obras y nos informa que el tanque de desagüe de la cocina no lo tienen en almacén (como creían en un principio) y que el que han encargado tarda unos 15 días. Insistiendo en que para nosotros es imposible esperar, fuimos a los almacenes con ellos y encontramos uno de capacidad superior al que habíamos solicitado, que tenían asignado para otra obra en ejecución en la base. Tras mucho insistir al menos conseguimos que se lo consultaría a su jefe y nos contestaría el miércoles.

El miércoles 30 de noviembre seguimos con la zanja de acometidas y con los trabajos de acondicionamiento del terreno. En las gestiones con Marg nos informa que el tanque polémico ha sido aprobado para nuestra obra y que lo colocarán el día 6 de diciembre.

Las relaciones con los americanos eran muy buenas, primero debido a la buena predisposición por ambas partes, y segundo por la forma adecuada de llevar las negociaciones basadas en la experiencia de Eugenio. Y así conseguíamos casi todo lo que necesitábamos; el personal del Destacamento lo sabía y nos pedían de todo, desde un candado hasta una pala.

También tuvimos que solucionar un problema de suministro con los proveedores locales. Nos acompañó el Cap. Noguera (encargado de la intendencia del Destacamento). El problema consistía en asegurarnos que las botellas de gas eran compatibles con nuestra instalación y que nos dieran un suministro fiable según nuestras necesidades. Para adaptar las botellas de propano industrial a nuestras válvulas tuvimos que comprar unos reguladores y acoplarlos con abrazaderas. Acordamos una disponibilidad de 12 botellas de 25 kg. , 4 en servicio y 8 de reserva, cargando 8 con periodicidad semanal previo aviso con 24 horas.

Y sin darnos cuenta ya estábamos a jueves 1 de diciembre. Este día se incorporaron los cuatro suboficiales montadores de la EADA y el representante de la empresa supervisor del montaje de los módulos.

Las obras siguen su ritmo: se sigue trabajando en las zanjas de acometidas con la instalación de arquetas y apertura perimetral a la zona explanada; terminan los trabajos de mejora del terreno compactando hasta nivel adecuado. Ante la imposibilidad de uso del tanque USAF para desagüe de aseos se instalará otro nuevo. Se procede a la excavación de la zanja para la acometida de agua y desagüe de los aseos.

A última hora del día llegan las tres primeras plataformas del transporte de los módulos.

Llega el viernes 2 de diciembre destacando las siguientes actividades: se terminan las acometidas y se coloca en

depósito de desagüe de aseos, y el depósito de decantación.

- Se descargan las tres plataformas pensando en la forma más adecuada para no interferir en el montaje, y por lo tanto se colocan los grupos suelo-techo de forma independiente, apilando el resto de estructuras.

- Los topógrafos hacen nuevamente el replanteo colocando las estacas en los lugares que se les indicaron, como referencias en las labores de montaje.

Hay que resaltar la profesionalidad de los operarios americanos, que como ejemplo, paraba la grúa y no seguía descargando las plataformas hasta que no tuvieran todos los ayudantes el casco puesto, o los que hicieron la zanja que previamente pasaron el detector de instalaciones, o ….. muchos detalles.

Se corre la voz por la base de que estamos montando una cocina-comedor con menús españoles y se empieza a confeccionar una lista de peticionarios ajenos al destacamento que desean utilizar nuestras instalaciones. La verdad es que todos estábamos deseando variar la monótona comida italiana y americana, pero nos sorprendió que tuviera tanto reclamo nuestra variada comida en el personal no hispano (claro que muchos de ellos habían estado destacados en la B.A. Torrejón).

Y trabajando de sol a sol, y varias horas sin él, llegamos al sábado 3 de diciembre en que pudimos comenzar el montaje de las estructuras de los módulos fuera de su ubicación final. Se nivela y compacta el terreno y se procede al traslado de dichas estructuras a los puntos señalados en el último replanteo.

Nos fuimos con el intendente y el jurídico a ver al suministrador de gas y se ultiman los detalles del contrato, forma de pago, suministro, recogida…. Las botellas estarán disponibles el miércoles, con sus reguladores.

El domingo 4 de diciembre seguimos con el montaje de las estructuras de los módulos y su colocación en el terreno preparado. Se termina la instalación de las estructuras del conjunto comedor, a falta de los módulos de cocina y aseos, que vendrían montados. Se comienzan a panelar algunos de ellos.

Y por fin, llegó el lunes día 5 de diciembre. A falta de pequeños detalles, se considera que la infraestructura previa a la instalación de los módulos se ha finalizado; que se ha gestionado el mantenimiento y funcionamiento de todas las instalaciones del Destacamento, y que sólo queda vigilar que se monten los módulos con la distribución y ejecución acordada con la empresa, y que funcione todo para entregarla al uso. Y además, observando que los camiones llegaban con la carga, los montadores trabajaban bien, la grúa y su operador le habían cogido el tranquillo al montaje, el supervisor montador de la empresa veía las cosas claras, el experto en instalaciones por parte de la empresa se incorporaba, y cumpliendo con el programa de trabajos que el Estado Mayor había previsto, para la dirección de los trabajos ya no era necesario que prolongara mi estancia en Aviano, delegando en Eugenio que con sus buenos contactos americanos me daban la confianza de "rematar la faena" adecuadamente.

Para mí este día tuvo algo especial pues, por un lado estaba contento porque regresaba a España cansado y satisfecho por la labor realizada, y por otro contrariado ya que se quedaban atrás días de compañerismo, buenas experiencias, momentos duros,… que unen a las personas y que ellos debían seguir.

Tras una emocionada despedida de todos (incluyendo el jefe del Destacamento que me felicitó por la dedicación y eficacia demostrada) me subí a un Hércules de regreso a Zaragoza, y a un tren desde Zaragoza a Madrid. Os podéis imaginar lo que le pedí a mi mujer para cenar: "un par de huevos fritos con chorizo, ¡qué ricos!".

MONTAJE DE LOS MÓDULOS Y FINAL DE LA MISIÓN

Mi labor en España continuaba ligada al Destacamento de Aviano, con continua comunicación con Eugenio vía telefónica en que me informaba de todo lo que allí acontecía. Y aquí mi labor era terminar el expediente de adquisición de los módulos y recepcionar el segundo lote.

Seguían llegando plataformas con módulos, con retrasos algunas ya que los fines de semana no podían transitar por autopistas. Debido a la demora en la llegada de una plataforma, perdida en la ruta hacia Aviano, se modificaron las fechas previstas para la entrega de módulos. Y seguía el montaje de estructuras, paneles, equipos acondicionadores, instalaciones, terminaciones interiores y especialmente los ajustes en el módulo de cocina.

Llega el día de la patrona para españoles e italianos y se celebra conjuntamente (invitando a representantes de la USAF) con una misa y comida en un restaurante local llamado Maxim, intercambiando metopas y regalos.

Se sigue con el montaje de los módulos del nivel superior y los remates en todos ellos. Se colocan algunas losetas prefabricadas como pasillos de acceso a los módulos.

¡Y por fin!, se inaugura oficialmente el comedor con una paella el día 15 de diciembre, para 160 personas, incluyendo autoridades italianas y de la USAF. Por la tarde se instaló el módulo de asistencia sanitaria y se siguió con el ajuste de instalaciones.

Para finalizar el día 21, regresando los instaladores de Alquimódul y Eugenio Ruiz el día 22 de diciembre, con un poco de retraso según el calendario inicialmente previsto.

El general director de DFR (general Barrueco) me encargó un reportaje fotográfico de lo que se estaba haciendo en Aviano y se lo entregué, acompañado de las explicaciones pertinentes. Estuvo en Aviano el 22 de diciembre junto al JEMA y otros jefes, y al regreso, a primera hora de la mañana vino a mi despacho y me dio un abrazo felicitándome por la labor realizada, hecho que guardo como si me hubieran impuesto una medalla.

Me gustaría resaltar la colaboración y entrega de todo el personal de la USAF que ha participado en esta misión, especialmente al SMSG Marg y al SSGT Randall; también a nuestros jefes general Barrueco, coronel Domingo y teniente coronel Castillo (hoy con distintos empleos y cargos) por la confianza que depositaron en nosotros; a los instaladores de Alquimódul por su adaptación a las circunstancias de forma admirable; y por último agradecer al Titulado Medio Eugenio Ruiz su labor intermediaria con la USAF debido a su experiencia en Torrejón y su apoyo moral a nivel personal ■

El Grupo de Material del Ala 31 en la fase de preparación del Destacamento Icaro

JOSE Mª RODRIGUEZ CASTILLO
Comandante de Aviación



Transcurría el mes de septiembre del año 1994. A nivel del Grupo de Material, en esa fecha empezaba a tomar cuerpo el rumor de que el Ejército del Aire iba a participar en la misión Deny Flight, que la OTAN estaba llevando a cabo en los Balcanes. Por aquel entonces, el Grupo de Material del Ala 31 integraba orgánicamente a personal de los Grupos 15 y 31, responsables del mantenimiento de los aviones C/CE-15 y T/TK-10.

Hasta entonces, el Ala 15 primero y el Grupo 15 después, había llevado a cabo numerosos destacamentos dentro y fuera de nuestras fronteras, pero siempre por espacios de tiempo cortos, nunca más de dos semanas. La logística necesaria para este tipo de salidas era bastante simple y hasta cierto punto, ya se consideraba rutinaria.

FASE PREVIA AL DESPLIEGUE

Pues bien, en el citado mes de septiembre, el Ala 31 recibió la orden de integrarse en una comisión que debía desplazarse a Italia con el objetivo de observar algunas bases en las que ya estaban otras naciones desplegadas y en las que posiblemente lo hiciese el Destacamento Ícaro también.

De esta manera, una comisión de trabajo, bajo el mando del teniente coronel Castillo Masete de la División de Logística del EMA, se desplazó a las Bases de Aviano, Villafranca y Gioia del Colle. La visita sirvió de mucho desde el punto de vista logístico, al comprobar los medios que disponían otras naciones (EE.UU., Gran Bretaña y Holanda), los cuales eran el fruto de años de experiencia en este tipo de desplazamientos.

Al regreso de la visita y, aunque todavía no se conocía cuándo se llevaría a cabo el despliegue, comenzó en el Ala 31 la fase de preparación, que coincidió con la parte final del programa de modificación (retrofit) de los aviones C/CE-15. Esta situación complicó el planeamiento debido a que el Escuadrón de Mantenimiento C-15 tenía reducidos, no solamente el número de aviones disponibles, sino también sus efectivos humanos, los cuales junto a los aviones habían sido desplazados al Ala 12 en un número importante. También, parte de los repuestos asignados al Grupo 15 y el equipo de apoyo específico habían sido redistribuidos a ese Ala.

En esos primeros momentos, se trabajó solamente en dos campos debido a que no se conocían las condiciones básicas para definir los medios a desplegar (número de aviones, salidas/día, recuperaciones simultáneas, configuraciones con las que se operaría, etc.).

El primero fue el desarrollo de un plan de preparación de los aviones y del equipo de tierra predesignados como candidatos a desplegar.

El segundo fue definir los medios básicos de apoyo que sirvieran de base para el asentamiento (kits de repuestos, contenedores apropiados para repuestos y materiales, módulos de trabajo y descanso, mesas, sillas, pizarras, bancos de trabajo, estanterías y un largo etcétera) y de los que, por entonces, se carecía en gran medida, debido a que nunca antes se había planificado un despliegue de esta naturaleza. La mayoría de estos medios habían sido apreciados en la visita realizada a las unidades americanas, holandesas e inglesas desplegadas en las bases situadas en terreno italiano y citadas anteriormente.

Todas las primeras carencias detectadas fueron puestas en conocimiento del MALEV, con el objeto de su adquisición a través de la Dirección General del Patrimonio del Estado o por compra a través de Asignaciones Globales de Crédito (AGC). La dirección fue llevada desde la División de Logística del EMA. El control, despliegue y custodia de estos materiales fue asignado al EADA



ARMAMENTO. La preparación del armamento a desplegar con su equipo de apoyo fue muy minuciosa y detallada, utilizándose vías de transporte terrestre y aéreo.

Por parte del Grupo 31 se tenía más experiencia en salidas al exterior pero tampoco para operar en el mantenimiento prolongado de sus aviones y, por supuesto, en la integración con otro personal, ni siquiera con sus vecinos en la Base de Zaragoza.

La logística para preparar un despliegue es otra cosa. Se exigía tener en cuenta muchos más detalles ya que el tiempo que se iba a estar fuera de la Base iba a ser prolongado. Además, desde el punto de vista operativo, la experiencia del Grupo de Material en integrarse en una estructura multinacional era prácticamente nula.

No obstante, el arriba firmante había tenido el honor de ser componente de la comisión de planeamiento del ejercicio Red Flag, el cual había concluido en la primera semana del mes de agosto, así como también de haber participado con las Alas 12 y 31 (TK-10) en ese primer despliegue. Quizá por esa razón, fue primeramente nombrado para formar parte del grupo de planeamiento y después, para la preparación y ejecución del despliegue a la Base de Aviano, como responsable del área de Material en la primera época del Destacamento Ícaro.

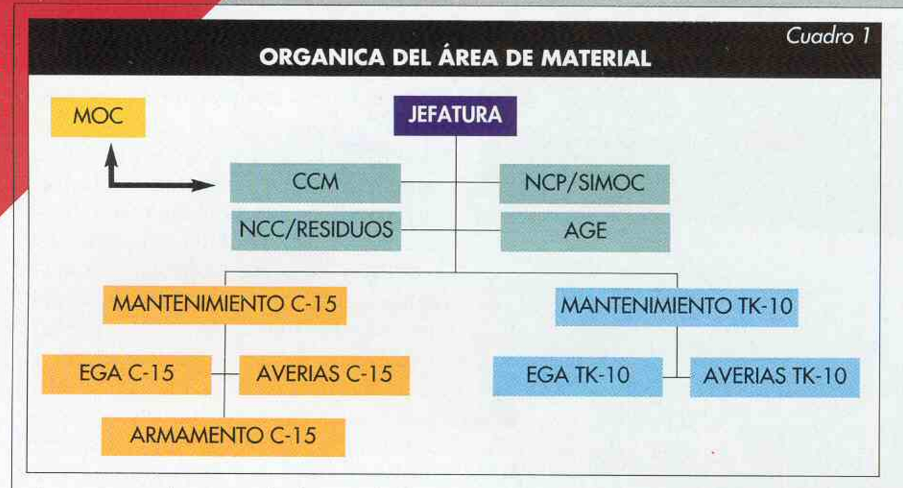
FASE DE PREPARACIÓN

Los días transcurrían demasiado rápidamente para la cantidad de trabajo que había que sacar adelante. A finales del mes de octubre, y casi de repente, se conoció que nuestros aviones se asentarían en la Base de Aviano.

Los trabajos en los aviones se multiplicaron ya que, además de las tareas programadas (puesta a punto de los sistemas de contramedidas pasivas y electrónicas, lanzamiento de armas, sellado de los depósitos de combustible, instalación de los depósitos interiores en los aviones TK-10, etc.), en los aviones C-15 se tuvo que actuar sobre componentes de los sistemas eléctricos, que bien porque habían sido modificados o por cercanía a las grandes modificaciones que se habían introducido en el proceso de retrofit, producían fallos en mazos de cables que no habían sido tocados y que afectaban a cualquier sistema del avión.

A finales del mes de octubre se dio el primer paso que permitió pasar de la planificación a la concreción, y como primera y decisiva medida se llevó a cabo el "site survey" en la mencionada Base entre el día 30 y el 5 de noviembre.

Como resultado de esta inspección, se conocieron datos más concretos sobre cual sería el "role" de nuestros aviones. En el terreno operativo, la inspección sirvió para conocer el número de aviones a desplegar, las salidas/día que se iban a programar, las posibles configuraciones, la ubicaciones desde las que operarían los aviones y en las del armamento a desplegar, el posible horario de trabajo (que después se alargó en demasía), lo que sirvió para definir más exactamente el personal necesario y además, conocer el apoyo que la USAF podría prestar en equipo de



tierra para el mantenimiento de los aviones y del armamento.

Los días que duró el site survey fueron arduos en reuniones por grupos de trabajo hasta que, en la parte de Material, los resultados se concretaron en un borrador del Plan de Apoyo de la Base anfitriona (Host Base Support Plan), el cual sirvió de punto de inicio para definir y clarificar las relaciones entre los respectivos mandos dentro del recinto de la Base.

En el terreno puramente logístico, se tuvo acceso a los procedimientos de obligado cumplimiento que la USAF tenía instituidos, lo que sirvió para que fuésemos más concienciados de las exigencias que allí tendríamos que cumplir y que en algunos casos, como en el de manejo y tratamiento de los residuos contaminantes generados en las actividades normales de mantenimiento, representó enfrentarnos a una nueva forma de actuación mucho más acorde con el despertar de la conciencia medioambiental que ya empezamos a vislumbrar durante el ejercicio Red Flag, pero que no era la forma normal de actuar de nuestro personal. También se conocieron los procedimientos para la conducción por línea de vuelo, acceso de personal y vehículos a estas áreas, limpieza de instalaciones y aviones, actuaciones en emergencias en vuelo y en tierra y coordinación con el Maintenance Operation Center (MOC). Todo ello representó un importante proceso de mentalización para el personal. Por ello, se desarrollaron procedimientos de actuación y se adquirieron los medios necesarios para cumplir con la normativa de la USAF en todo aquello que fue necesario.

Como primera medida se designó el responsable de Material para el despliegue y se estableció la orgánica (Cuadro nº 1) que sustentase el despliegue, nombrando a los responsables de cada área y fijando a continuación el nivel de mantenimiento que se iba a aplicar en la Base de Aviano.

Inmediatamente después, comenzaron en el Ala 31 las tareas de preparación de los aviones. En los aviones del Grupo 15 había que asegurar el perfecto estado en los dos sistemas que iban a ser más importantes para las misiones a realizar: lanzamiento de armas y contramedidas. Los aviones tuvieron que pasar una exhaustiva revisión y puesta a punto para asegurar la más alta fiabilidad. Se eligieron catorce aviones a fin de asegurar los ocho que desplegarían más los cuatro que quedarían en el Ala 31 en estado permanente de disponibilidad.

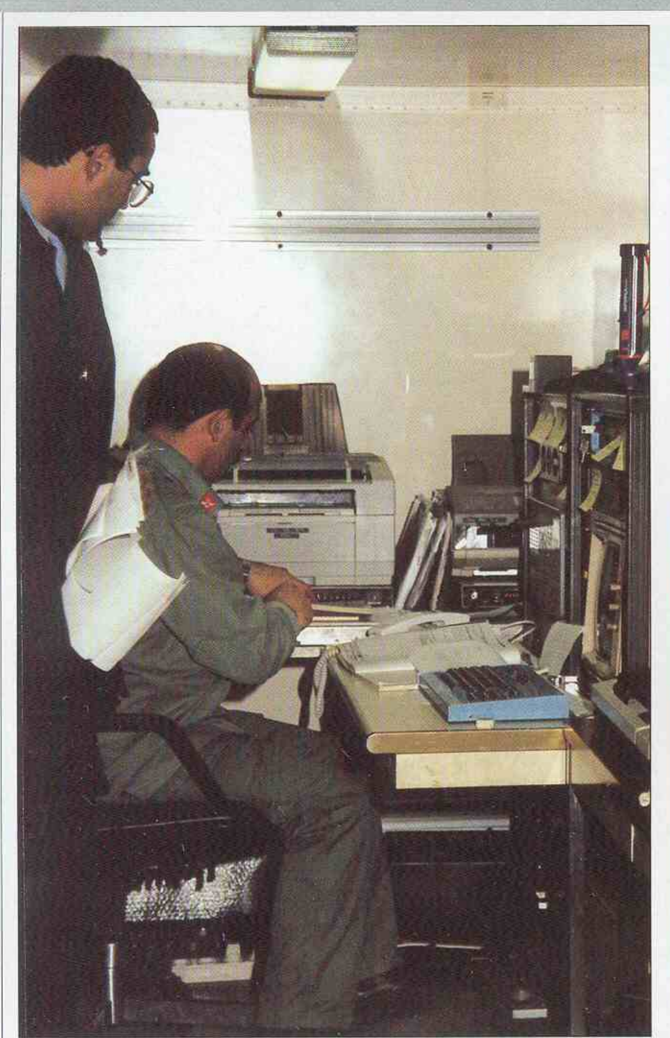
Por parte de mantenimiento de los TK.10, se tuvieron que poner a punto los sistemas de tres aviones y configurarlos como cisterna, todo ello sin alterar el cumplimiento de la sobrecargada agenda que por aquellas fechas tenían. De los tres aviones dos desplegarían desde la Base de Aviano.

Pero no sólo era la preparación de los aviones, sino que además, hubo que dedicar tiempo y esfuerzo en revisar y poner a punto el equipo de tierra que previamente se había considerado necesario desplegar, de acuerdo con las condiciones de asentamiento observadas en el site survey. Con el equipo de tierra se tuvo que tomar la determinación de preparar todo aquel que se había definido, sin descontar el que la Base de Aviano había considerado que nos podría prestar, pues su cesión estaba pendiente de decisión superior, ya que se trataba de equipos incluidos en su reserva de guerra. Al final hubo menor apoyo del esperado, por lo que, gracias a la previsión, se pudo disponer de todo el necesario, con el tiempo suficiente para establecer las fichas de carga, tan necesarias para efectuar las rotaciones de los aviones de transporte durante el despliegue. También hubo que preparar el equipo de apoyo específico (comprobadores, útiles, torquí-

Cuadro 2

PERSONAL INICIAL DEL DESTACAMENTO ICARO

ESFUERZO				
Normal	**Medio**	**Alto**		
MANTENIMIENTO C.15				
1	1	1	Jefe	Jefatura de Material
2	2	2	Oficiales	Jefatura de equipos
51	56	64	Suboficiales	Técnicos de sistemas y apoyo a producción
1	1	1	PCNF	Chapistería
3	3	3	MTPM	Tropa Profesional
58	63	71	Subtotal	
ARMAMENTO				
1	2	2	Oficiales	Jefatura de equipos
22	28	34	Suboficiales	Preparación, carga y descarga del armamento recuperación de averías
2	2	2	Suboficiales	Control y movimiento de armamento
25	32	38	Subtotal	
MANTENIMIENTO TK.10				
1	1	2	Oficiales	Jefatura de equipos
18	18	18	Suboficiales	Técnicos de sistemas y apoyo a producción
19	19	20	Subtotal	
102	114	129	TOTAL	





metros, etc.), vigilando su estado de calibración y funcionamiento.

Asimismo, hubo que preparar el repuesto que se había definido anteriormente, ya que el kit de despliegue, cuya adquisición se había iniciado por la DAB, todavía no se había consolidado. Por falta de determinados equipos hubo que tomarlos "prestados" de aviones principalmente no operativos aunque también hubo que parar provisionalmente alguno en vuelo, creando los NMCS correspondientes. Los equipos dedicados a la preparación de los medios a desplegar, tuvieron muchos días de actividad constante para tratar que nada se escapase a su conocimiento. La capacidad de los contenedores de maniobras se vio sobrepasada por los elementos a llevar (no habían llegado todavía los siete contenedores adquiridos como continente del kit de despliegue).

El criterio de definición del repuesto inicial a desplegar se estableció en base estadística de consumo por 100 horas de vuelo, tendiendo al mínimo. De esta manera se incluyó una unidad de casi todos los elementos y dos ó tres de aquellas cuyo índice de fallo era mayor. Para poder mantener la operatividad exigida en la Base de Aviano, se necesitaba un apoyo importante desde el Ala 31, por lo que se autorizó el enlace mediante tres vuelos semanales de estafeta. Con este puente aéreo se reponían los niveles y se movían los reparables hacia los talleres del Ala 31. Pero este apoyo hubiese fallado si el MALOG, no hubiese estado detrás adaptando su política de compras y de reducción de los ciclos de reparación a las necesidades del despliegue. El número de elementos únicos desplegados se elevó a 1.138, incluyendo equipos, consumibles, fungibles y diversos materiales.

*ESFUERZO. **Pero no sólo era la preparación de los aviones, sino que además hubo que dedicar tiempo y esfuerzo en revisar y poner a punto el equipo de tierra que previamente se había considerado desplegar.***

La preparación del armamento a desplegar con su equipo de apoyo también fue minuciosa y detallada, ya que se utilizaron vías de transporte terrestre y aéreo.

El criterio para fijar el personal de Material integrante del despliegue, se hizo en función a unas consideraciones previas sobre aviones desplegados, aviones operativos, número de salidas diarias, mantenimiento de configuraciones, tiempos de recuperación entre períodos, ubicación de los aviones y posible horario de actividad. En estas condiciones se establecieron tres posibilidades de acuerdo con una exigencia de 6/10/12 salidas/día (esfuer-

zo normal, medio o alto) para los C-15 y de 1 salida/día para los dos TK-10. En el cuadro nº 2 se relaciona el personal inicial del despliegue para cada uno de los tres supuestos.

Un aspecto que preocupaba era el saber si el esfuerzo que se estaba haciendo desde las Divisiones de Logística del EMA y el MALEV, para conseguir todo lo complementario que necesitaba el destacamento, estaría a punto cuando llegase el día D.

Esta fase fue un tiempo donde proliferaron las reuniones de planificación y de información, y donde los equipos responsables de cada área de trabajo se volcaron con absoluta dedicación y responsabilidad.

Paralelamente a la definición de los medios, se trabajó en diseñar el plan de despliegue, para lo cual se recopilaron los datos relativos a medidas, pesos, compatibilidad y prioridad de las cargas. El Grupo 31 estableció las fichas de carga. Los datos fueron enviados al MALEV, el cual asignó los medios terrestres y aéreos para la ejecución del despliegue. En el cuadro nº 3 se expone el Plan de Despliegue genérico.

Cuadro 3

PLAN DE DESPLIEGUE GENÉRICO

FECHA	ROTACIONES	CONCEPTO
17.11.94	1 T-10	Equipo avanzado
22.11.94	1 T-10	Personal y equipo
	Caravana terrestre	Vehículos
23.11.94	Llegada de 4 C-15	Aviones C-15
25.11.94	5 Rotaciones T-10	Personal y equipo
26.11.94	5 Rotaciones T-10 y T-19	Personal y equipo
	Caravana terrestre	Vehículos
27.11.94	5 Rotaciones T-10 y T-19	Personal y equipo
28.11.94	Llegada de 4 C-15	Aviones C-15
	Llegada de 2 TK-10	Aviones TK-10
	4 Rotaciones T-10	Armamento
29.11.94	4 Rotaciones T-10	Armamento

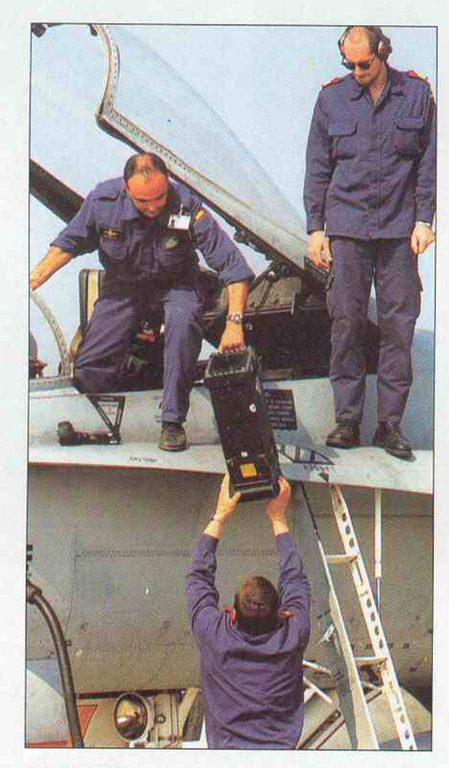
FASE DE DESPLIEGUE Y ASENTAMIENTO

Llegó el día de inicio del despliegue. En el Ala 31 la actividad fue febril durante los días que duró el despliegue. La SATA y la EADA trabajaron arduamente para cumplir con la ejecución del Plan. Las rotaciones de aviones T-10 y T-19 se sucedieron una tras otra. Personal, armamento, materiales, equipos, etc., empezaron a ocupar su sitio en la superpoblada Base de Aviano.

Al llegar a la Base de Aviano la realidad fue peor de lo esperado. Los problemas se multiplicaron uno detrás de otro. Al incrementarse la tensión en el teatro de operaciones, el Escuadrón de F-15 al que se iba a sustituir, continuó operando durante más de un mes.

Los refugios de los aviones fueron reducidos de cuatro a tres, con lo que en una plataforma pensada para dos aviones hubo que aparcar tres.

Además, no pudieron ceder las instalaciones y el mobiliario que teníamos concertado. Se alteró de forma negativa la disponibilidad del equipo de tierra que estaba comprometido. Como único habitáculo para el personal facilitaron dos tiendas de campaña montadas en el interior de un refugio y unas cuantas sillas y bancos provenientes de desechos. Los primeros días teníamos el teléfono en el suelo, sin comunicación entre refugios, no había radioteléfonos, ni vehículos (hubo que comprar con urgencia cuatro bicicletas para comunicar los refugios de aviones con el de mantenimiento), no había agua corriente y un solo servicio químico portátil. El tema de la calefacción fue otro. Nos cedieron unos calentadores térmicos que producían tanto olor y suciedad que se terminaron apagando y eso que en el exterior sólo había temperaturas de hasta 5º C bajo cero. Menos mal que pronto, el jefe del Destacamento consiguió un cañón de calor cedido por la USAF.



TRABAJO. Los días transcurrían demasiado rápidamente para la cantidad de trabajo que había que sacar adelante.

A esto se unieron las duras condiciones meteorológicas, propias del mes de noviembre en esa zona situada a la falda de los Dolomitas. La lejanía del hotel donde estaba alojado todo el destacamento, fue otro elemento muy negativo ya que no había suficientes medios de transporte para el desplazamiento y, además, se invertía casi dos horas en cada trayecto. Como anécdota, cabe citar que debido a las persistentes nieblas, unido a que los viajes siempre había que llevarlos a cabo por la noche y el entramado de carreteras en aquella zona es complicadísimo, cada trayecto se convertía en una auténtica aventura en la que nunca se conocía el tiempo que se iba a invertir en llegar al hotel ni el camino que se había seguido.

Y de esta manera el día 1 de diciembre, después de que los aviones hubiesen realizado los correspondientes vuelos de aclimatación e instrucción, se llegó al inicio de las misiones operativas dentro de la operación Deny Flight. Se había conseguido que los aviones estuvieran operativos en la fecha programada y ahora, sólo quedaba la ardua tarea para conseguir los medios necesarios para que las condiciones del personal en tierra mejoraran, tanto en el aspecto operativo como en el de bienestar personal. Quedaba un duro y largo camino por delante ■

Los Harm Shooters del Destacamento Icaro

CÉSAR SAIZ AYALA
Comandante de Aviación



DESTACAMENTO ICARO EN LA BASE AÉREA DE AVIANO, ITALIA, JULIO DE 1995

El capitán Jorge Clavero y yo estábamos de alerta el turno de tarde-noche y aprovechamos para cenar en la barbacoa improvisada del destacamento de los EF-111. Este destacamento de la USAF estaba instalado donde años más tarde estaría nuestro Centro de Operaciones, justo al lado del comedor. Estábamos allí charlando amigablemente con un piloto de aspecto tejano, cuando un Master Sargent se acerca y le susurra algo al oído, e inmediatamente nos comenta que tiene que irse. Le pregunto qué sucede y me dice :"man, something's going on".

Jorge y yo nos quedamos disfrutando del estupendo atardecer en Aviano, pero al instante aparece el sargento Ibáñez de la Sección de Inteligencia y nos dice que tenemos una llamada del "Unit Rep" de Vicenza.

De camino al shelter donde estaba la Sección de Inteligencia, le comento a Jorge:

–*"Parece que nos quieren fastidiar otra vez la Barbacoa"*–

–*¡Bah! No será nada*– dice él.

Cojo el teléfono y hablo con el Cap. Luis F. García Mauriño: –*¡Qué pasa amigo! Cómo va eso*–.

–"*Anda, pasamos a seguro que os vais a enterar*"– me dice él.

Tras hablar con él durante 15 minutos le comento a Jorge lo que ocurre y comenzamos a recibir información a través del LOCCE.

–*Cesarín, me parece que se está liando*– dice Jorge.

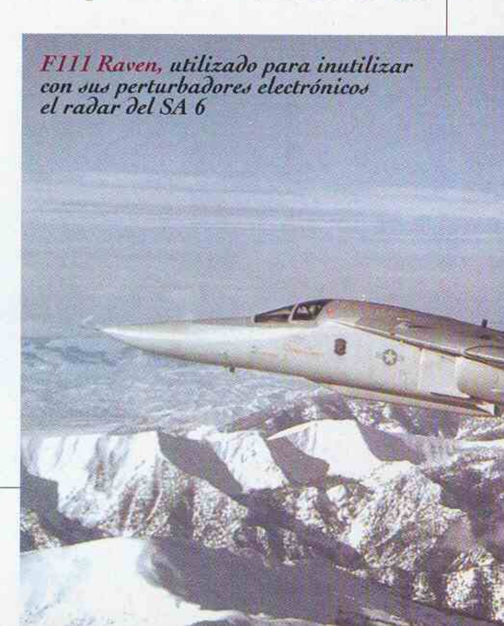
La misión consiste en sobrevolar la batería de misiles situada en la Base Aérea de los serbios de Croacia en Ubdina. Se pretendía sobrevolar el SA-6 a unos a diez mil pies para tratar de provocarlo y que intentase realizar algún disparo. El "Comandante de Misión" (MC) es un piloto de los EA-6B de los Marines estadounidenses y tenemos que coordinar con él todo el "timing" y los "what if". Nos encontramos con él en las tiendas de campaña donde vivían,"Tent City", recibiéndonos con un semblante muy serio. Nos saluda y saca unos papeles con los parámetros exactos del SAM 6 de Ubdina para realizar la entrada manual en el HARM. Tratamos los detalles y estudiamos el "ATO banner" que aclaraba las ROEs de esta

RECOMENDAMOS

- ***¿Quién es el UNIT REP?.*** Artículo del capitán César Sáiz Ayala. RAA nº 645 página 606 (1995)
- ***Una nochevieja en Cervia.*** Artículo del capitán Domínguez Barbero. RAA nº 645 página 612 (1995)
- ***Responsabilidades de la sección Aire Suelo.*** Artículo del capitán Sáez de Tejada. RAA nº 645 página 610 (1995)
- ***Equipo Personal de Vuelo: el Check Out.*** Artículo del capitán Clavero Mañueco. RAA nº 645 página 614 (1995)
- ***Misiones de CAP: policía del cielo.*** Artículo del comandante José Terol. RAA nº 668 página 931 (1997)
- ***Reabastecimiento en vuelo en Deny Flight.*** Artículo del comandante Ferrer Hurtado. RAA nº 645 página 632 (1995)
- ***Lleno, por favor.*** Artículo del comandante Braco Carbo. RAA nº 645 página 632 (1995)
- ***Reabastecimiento en aviones aliados.*** Artículo del teniente Ruiz Diaz. RAA nº 645 página 632 (1995)
- ***El reabastecimiento visto desde dentro.*** Artículo del subteniente Borrego Corrales. RAA nº 668 página 938 (1997)

DELIBERATE FORCE

- ***Operación Deliberate Force.*** Artículo del comandante Fernando de la Cruz. RAA nº 651 página 158 (1996)
- ***Sunrise 05: una misión real.*** Artículo del comandante Bengoechea Martí. RAA nº 668 página 945 (1997)
- ***Rugby 33: Mágnum Mágnum.*** Artículo del capitán García Castro. RAA nº 668 página 950 (1997)



F111 Raven, utilizado para inutilizar con sus perturbadores electrónicos el radar del SA 6



José Terol

misión. Coordinamos unos datos finales y nos despedimos de ellos:

–*"See you guys in the air in push 123"*– refiriéndonos a la frecuencia de radio con la que estaríamos en contacto.

–*"Good luck, guys"*– contesta.

Volvemos al destacamento español y preparamos la misión con detalle. Damos el briefing y nos retiramos a descansar en las literas del EADA, que estaban justo encima del comedor del destacamento.

Una vez allí, le pregunto a Jorge, –*¿Qué demonios hacemos volando a diez mil pies sobre un SA-6?*

–*¡Buenas noches, que descanses!*– contesta Jorge.

Al amanecer, despegamos los dos F-18 cargados con dos HARM, una GBU-16, dos depósitos de combustible, un Sparrow, dos Sidewinder y el FLIR. EL avión va pesado y debido al calor del verano, aunque es muy temprano, tardamos unos diez minutos en llegar a una altura de 24.000 pies. Repostamos en la zona "Speedy" de un KC-135 unas seis mil libras por avión, y procedemos a diez mil pies al punto de reunión, 45 millas al oeste de Ubdina. Allí pasamos a comunicaciones seguras y preguntamos si hay alguna novedad. El MC (Mission Comander), piloto de EA-6B, nos dice que todo continúa igual ("as fragged") y que sólo esperemos la hora de inicio ("push"). Gráfico 1.

Antes de salir de la espera preparamos el avión y ponemos el interruptor en "Arm". A las 08:00L Jorge dice "Pushing" y metiendo potencia militar aceleramos a lo que da el avión.

Nosotros abríamos el ataque, detrás venían cuatro F-18D de los marines y dos F-111 cerraban esa parte del paquete. Al este del aeródromo de Ubdina dos EA-6B cubrían la salida del Target.

Allí íbamos Jorge y yo, a una altura de nueve mil pies y una velocidad de 540 nudos con un dedo en el botón de "hand off", para pasar los datos al misil y otro en el de disparo. Lo cierto es que si nos disparaban un misil, éste llegaría antes de que le diera el nuestro. De cualquier manera, en lo que de verdad confiábamos era en que los "Raven" y los "Prowlers" inutilizaran con sus perturbadores electrónicos el radar del SA-6, en caso de que lo encendieran. Gráfico 2.

Lo que ocurrió fue que cuando nos quedaba una milla para entrar en el "oilfield" del SA-6 Jorge me dice: –*Tengo un problemilla*–.

–*¿Qué pasa?*– pregunto.

–*Se me ha muerto el Alertador*– contesta.

–*¡Lo que faltaba!*– exclamo yo.

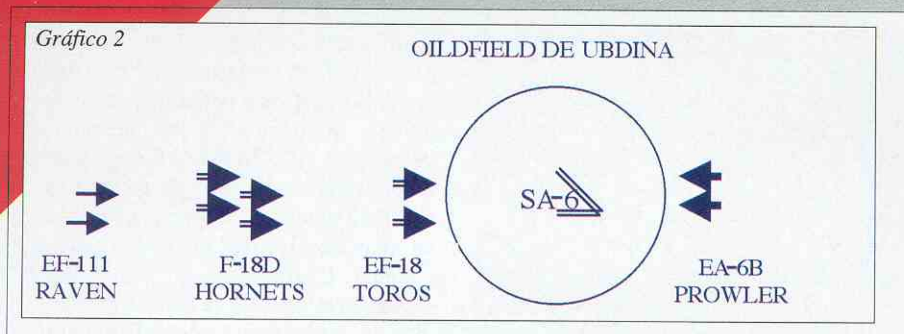
Seguimos avanzando hacia el "oildfield", y le digo:

–*"Jorge, pégate a mí que si blocan*

Gráfico 1

AIM-9 L
AGM-88 *HARM*
FUEL
AIM-7
FUEL
FLIR LTD/R
GBU-16
AGM-88 *HARM*
AIM-9 L





con el radar a alguno, mi alertador nos avisará"–.

Y así, pasamos a nueve mil pies AGL sobre el SA-6, en formación casi cerrada. ¡Quién me lo iba a decir!, manda...

Gracias a Dios, los serbocroatas fueron lo suficientemente listos para no encender su radar, pero si hubieran sido "tontos", ¡Vaya susto nos habrían dado!

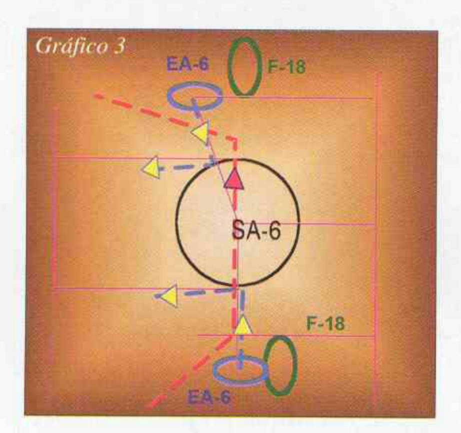
Esta fue una misión, que aunque no sucedió nada importante, nunca se me olvidará y así, semejantes a esta, hubo varias que comentaremos más adelante para explicar el papel desarrollado en Bosnia por los "HARM Shooter" españoles. Pero primero es necesario situarnos en los precedentes de la Unidad.

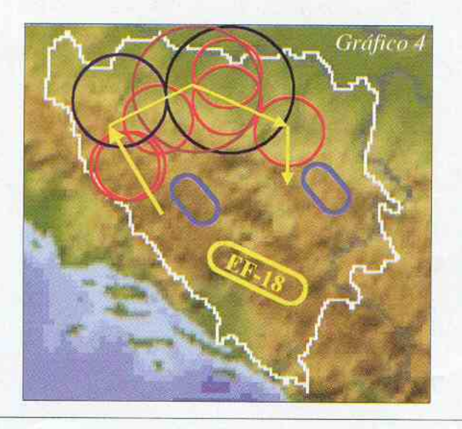
EXPERIENCIA DE LA UNIDAD

El Ala 15 comenzó a entrenar el empleo del HARM allá por el año 93-94, participando en un ejercicio TLP, entrando en el "poligon" europeo e incluso yendo al primer Flag del EA en EE.UU. durante el verano del 94. Pero de hecho, poca experiencia teníamos en el uso real de este sofisticado misil. Además, los únicos pilotos dedicados al HARM en la Unidad, eran los pocos pilotos que formaban el 152 Escuadrón en aquel momento.

Me acuerdo que cuando llegué como primer Unit Rep español a Vicenza, el entonces coronel jefe de la 5ª Sección de Planes, hoy general segundo jefe de la USAF, venía a preguntarme día sí, día también, qué tipo de armamento habíamos traído: *–Entonces... ¿El Maverick es el modelo...?–* y yo contestaba *–modelo G–*. Luego volvía a preguntar *–"y ¿Ese tiene una guía....?"– "infrarroja"*, contestaba yo. *"Ok, ok"* decía. Y así fueron, durante cuatro días, los "interrogatorios" sobre el armamento y espoletas que habíamos traído a Aviano. Pero sobre el HARM estuvo todavía más interesado, preguntándome no sólo el tipo de misil, sino cómo lo empleábamos y con qué datos trabajábamos.

Cuando el Ala 15 comenzó a operar en el Teatro de Operaciones (TAOO) en diciembre del 94, la situación no era nada fácil sobre Bosnia. La OTAN acababa de atacar el aeródromo de Ubdina (finales de noviembre del 94) y los serbo–bosnios habían disparado varios misiles a los aviones de la OTAN. El COMAIRSOUTH, general Ryan, ordenó que todos los aviones de la OTAN se mantuvieran sobre el Mar Adriático ("feet wet"), hasta que no se localizara exactamente la situación de todas las baterías de misiles. Así pues. se comenzó a publicar el "SAM Quick Look" con la situación de los SAM y se prohibió entrar en el TAOO sin tener cobertura SEAD. Se planeaban unas ventanas para entrar en la zona siempre con protección de Jammers (condición sine qua non) y "Harm shooters". Por lo tanto, un EA-6B era suficiente y sin embargo, los EF-111 necesitaban de los F-18D de los Marines.





Nuestro Mando negoció con los Marines un programa de "doble mando" para misiones SEAD, y comenzamos a volar con ellos el HARM a mediados de febrero del 95. Recibíamos sus briefing en tres misiones y en la cuarta lo dábamos nosotros. Así llegó el momento en el que el Ala 15 comenzó a realizar misiones autónomas en el TAOO. Poco a poco, la implicación fue mayor y, aunque para el resto de aviones estaba prohibido entrar en los anillos SAM, a no ser que tuvieran autorización expresa del CAOC, comenzamos a volar sobre ellos.

OPERACIONES EN AVIANO

Una de las típicas misiones que realizábamos era la cobertura de un avión RECCE, fuese un F-14 o un Mirage IV, que sobrevolaba anillos SAM para actualizar las fotografías de la "Carpeta de Objetivos". Esto se realizaba siempre con apoyo de un "Jammer" (EA-6B o EF-111). Gráfico 3.

Esta misión de Apoyo Directo, requería de gran coordinación con el avión de reconocimiento y tenía la ventaja de que una vez terminada solíamos volver a la Base. Pero lo normal era realizar un "Roving CAP" (Apoyo de Área), o lo que es lo mismo: entrar el primero sobre Bosnia-Herzegovina, realizar varios reabastecimientos en vuelo y salir el último. Estábamos en alerta en el aire por si alguna batería de misiles amenazaba a algún avión que estaba entrenando CAS con los TACP,s. Esto ocurrió en alguna ocasión pero lo normal era decir lo del chiste del gato, "damos una vuelta más y nos vamos, ¿vale?".



EA-6B, de la US NAVY con ECM activas

Una misión que hicimos a menudo, consistía en realizar un recorrido por todos los anillos SAM que había al norte de B-H, desde Glamoc hasta Tuzla. La entrada estaba cubierta con un EA-6B y la salida por otro, mientras al sur de los anillos podía también haber algún EF-111. En la ruta, que hacíamos a lo que daba el avión, teníamos falsas alarmas que nos mantenían bastante despiertos. Gráfico 4.

En realidad, creo que esta primera fase antes de la Operación "Deliberated Force", que tuvo lugar en agosto del 95, la Unidad y el E.A. consiguieron un respeto y prestigio del que los mismos americanos estaban sorprendidos. Para ellos era casi "lo mismo" un F-18D que un EF-18. De hecho, éramos los únicos SEAD europeos en aquel momento.

EWCC

La efectividad real de nuestros misiles era la intimidación al enemigo haciendo que sus rádares emitieran al mínimo. Si así lo hacían podría llegarles uno de nuestros misiles y además, apenas "verían" nada debido a los perturbadores de los EA-6B y EF-111. Pero lo que en realidad hacía que nuestros vuelos sirvieran para algo era la excelente organización de la Guerra Electrónica en la Operación. Esta organización nos proporcionaba la situación exacta de la baterías de misiles, nos actualizada en vuelo algún cambio que hubiera y era capaz de detectar y correlacionar con otra plataforma cualquier emisión que hubiera. La verdad es que inspiraba mucha confianza a pesar de las muchas ambigüedades que se dan en el espectro electromagnético.

Me acuerdo que en una ocasión el SA-6 de Glamoc, "aparentemente", me disparó cuando salía por el corredor de Split. La verdad es que el alertador me dijo que me estaban disparando un misil y la plataforma ESM, un DC-8 francés, aseguró que el radar estaba emitiendo. Mi punto me escuchó decir "¡Vaya pedazo de 6!", aludiendo al aviso del SA-6 en el alertador del avión, y segundos más tarde casi desaparezco de su vista al acelerar el avión para defenderme del maldito misil que, gracias a Dios, jamás me lanzaron.

Había una gran variedad de medios: RC-135 (US), EP-3 (US), U-2R (US), Predator (US), Nimrod (UK), Atlantic (GE), DC-8 (FR) o EC-130H. Todos ellos turnaban su trabajo, haciéndolo de una manera coordinada y además, eran capaces de informar al CAOC y a los aviones en el aire. También es necesario decir que los EF-111 y EA-6B tenían equipos diseñados en los 60 y 70 y sin embargo debían combatir equipos de los noventa como el Marconi y el Giraffe. El trabajo a nivel CAOC, incluidas todas las secciones, y de los aviones en el aire me resultó sorprendente, pero lo que me fascinó aun más, es que toda esta coordinación se hacia casi en tiempo real.

Todo el trabajo de Guerra Electrónica se coordinaba en la llamada célula EWCC (Electronic Warfare Coordination Cell) que años más tarde, incluyendo la Inteligencia de Imágenes, pasó a llamarse ISARC. ■

IMPACTO EN EL EJÉRCITO DEL AIRE

En el Destacamento, el Ala 12 hizo el relevo del Ala 15 a finales de marzo, pero los "HARM Shooters" del Ala 15 nos quedamos para continuar cubriendo las misiones SEAD. Sólo unos pocos teníamos el curso de HARM en la Unidad y, para poder "volver a casa", decidimos incrementar el número de pilotos. En realidad, ese año fue muy duro y en mi caso, al día siguiente de llegar a Zaragoza di el briefing del "salto a Langley" durante el despliegue a EE.UU. con motivo del Ejercicio FLAG. Al volver de este Ejercicio, nos vimos involucrados en el "Adventure Exchange" y poco más tarde regresamos a Aviano para hacer el relevo al Ala 12 y pasar otra Navidad en Aviano. Por suerte, Mr Clinton nos dio la enhorabuena en una rueda de prensa celebrada en Madrid.

En el año 96 casi todos los pilotos del Ala 15 éramos "HARM Shooters" y habíamos dado el curso a los pilotos del Ala 12, de tal manera que en los siguientes relevos de destacamento no hubo necesidad de que se quedara ningún grupo específico de pilotos "devengadores".

Hoy en día, España ha dejado de ser el único país europeo con HARM, pues los alemanes tienen sus Tornados ECR con el sistema ELS (Emitter Locator System) y los griegos tienen el F-16 con el sistema HTS (Homming Targeting System). De cualquier manera el esfuerzo realizado para estar a la altura de las circunstancias nos ha mantenido entusiasmados con nuestra profesión y seguirá haciéndolo. Toda la experiencia acumulada debe servir para seguir mejorando.

El Ala 31 en la operación Allied Force

JUAN C. MOÑINO FRUTOS
Capitán de Aviación

El transcurso de las negociaciones y el aumento de tensión en la zona tras los continuos incumplimientos por parte del régimen de Milosevic a los ultimátum impuestos por la comunidad internacional perfilaban en el horizonte, ya meses antes del inicio de la Operación Allied Force, una nueva intervención sobre la anterior Yugoslavia.

Con la llegada al destacamento Ícaro de la previsión de medios aéreos que iban a estar presentes en el teatro, los tripulantes del TK-10 fijaron su mirada en el gran número de aviones cisternas, todos ellos de gran capacidad, que ya desde el primer momento se encontraban "on call" en sus respectivas bases; el pensamiento inicial fue que el KC-130 español iba a quedar relegado a un segundo plano.

A pesar de todo, había que estar preparado por si en cualquier momento se requería su actuación y por ello empezaron a ser pintadas en una carta visual las nuevas zonas de reabastecimiento y los corredores para proceder a las mismas.

RECOMENDAMOS

- ***Ejercicio Determined Falcon.*** Artículo del general Rubio Villamayor. RAA nº 675 página 557 (1998)
- ***La crisis del Kosovo.*** Artículo del general Agustín Alvarez. RAA nº 675 página 557 (1998)
- ***La crisis en Kosovo.*** Artículo del coronel Benjumeda Osborne. RAA nº 683 página 376 (1999)
- ***Operaciones aéreas en Yugoslavia.*** Artículo del comandante Bertomeu Gras. RAA nº 685 página 656 (1999)
- ***El destacamento Icaro en la operación "Allied Force".*** Artículo del teniente coronel Simón López. RAA nº 704 página 458 (2001)
- ***Primera misión en la campaña aérea de Kosovo.*** Artículo del capitán Abós Alvarez B. RAA nº 704 página 462 (2001)
- ***Una misión cualquiera en Allied Force.*** Artículo del comandante de la Chica Camuñez. RAA nº 704 página 470 (2001)
- ***Operación Allied Force.*** Artículo del comandante Pablos Chi. RAA nº 704 página 480 (2001)

INICIO DE LAS OPERACIONES

Las constantes menciones en los medios informativos a la base aérea de Aviano como aquélla desde la que se efectuarían la mayoría de las salidas aéreas, dio lugar a la concentración de grupos pacifistas (posteriormente sustituidos por un campo de cruces blancas) frente a la entrada principal de la misma; junto a ellos se dispusieron poco a poco los vehículos de las cadenas de televisión que captarían en directo los despegues de los aviones participantes en la operación.



KC-130 español reabasteciendo a F-18D americanos.

El momento en el que se iniciaba la Operación Allied Force tuvo por testigos a los tripulantes del TK-10, quienes se encontraban volando sobre el Adriático, que presenciaron en





José Terol

Pero Allied Force requería más esfuerzo. El TK-10 no sólo no quedó al margen de la operación sino que su presencia fue bastante apreciada tanto por pilotos receptores como por parte del CAOC: pese a su poca capacidad de transferencia frente a aviones como el KC-135 o el KC-10, podía reabastecer sin problema el combustible necesario a dos o tres parejas que no disponían de otro cisterna al inicio o final de su ventana; podía permanecer un gran número de horas en zona como cisterna de reserva, esperando la llegada de posibles receptores inicialmente no programados; y lo más importante frente a otros cisternas: disponía de dos mangueras, lo cual, agilizaba el reabastecimiento a las formaciones.

Al TK-10 se le programaron dos vuelos diarios a lo largo de toda la operación, transcurriendo uno de ellos enteramente de noche. Por tal motivo, fue necesaria la ampliación del personal, tanto tripulante como de mantenimiento, con objeto de permitir un descanso mínimo entre misiones teniendo en cuenta las posibles alteraciones en los horarios inicialmente programados y los luego realmente llevados a cabo. Así pues, el personal de vuelo quedó ampliado a dos tripulaciones completas más tres pilotos (uno de servicio y dos en Vicenza).

De esta forma, las dos tripulaciones quedaron formadas de manera que un

directo el lanzamiento de los misiles Tomahawk desde los buques situados bajo ellos y que iban dirigidos hacia distintos emplazamientos en Yugoslavia.

José Terol



El descenso en las salidas programadas en los últimos años había originado la reducción de material y personal del Ala 31. En lo referente a tripulaciones, en el momento de iniciarse Allied Force se disponía de cinco pilotos presentes en Aviano más uno haciendo funciones de Unit Rep en el CAOC de Vicenza, dos mecánicos de vuelo y tres supervisores de carga, con quienes se podía efectuar un vuelo y mantener personal de servicio durante el mismo.

piloto (con la calificación de Air to Air Refuelling Controller (AARC), comúnmente denominado RAC), un mecánico y dos supervisores de carga formaban un equipo fijo durante su estancia en el destacamento, intentando en lo posible mantener el mismo período de vuelo durante una semana o diez días con objeto de no sufrir alteraciones del sueño; los otro cinco pilotos presentes en Aviano se turnaban de forma que volaban dos días en el período nocturno, otros dos en el diurno y finalizaban con un servicio que debía cubrir los dos vuelos de ese día antes de volver a iniciar el ciclo. El piloto añadido al ya presente en el CAOC de Vicenza permitía que se cubrieran las operaciones desde allí las 24 horas al día, 7 días a la semana.

Algunos días, pese a tener también misión, fueron programadas alertas para el TK-10; en el caso de que esta alerta se realizase de noche y hubiese sido necesario despegar 90 ó 120 minutos después de recibir la llamada que la activaba, el oficial de servicio permanecía en el habitáculo de Operaciones, junto con una almohada y unas sábanas gentilmente cedidas por el personal del hotel; allí "dormía" a pie de teléfono para iniciar cuanto antes las llamadas pertinentes a la tripulación afectada y recabar toda la información necesaria para la misión; mientras, la tripulación procedía directamente al avión, donde recibía las instrucciones necesarias de parte del oficial de servicio.

Mención especial habría que hacer al miembro presente de Equipo Personal de Vuelo (EPV). Es evidente que en una unidad de transporte esta sección no tiene la misma entidad que en una unidad de caza, pero aún así es necesario efectuar diariamente un trabajo que no se hace por sí solo. En el caso del cisterna, bajar el equipo del avión, limpieza del mismo, mantenimiento al día de los paracaídas, así como del equipo de emergencia a bordo del avión. A lo largo de la operación Allied Force, EPV del Ala 31 contó en Aviano con sólo una persona, quien estuvo presente en la base sin turnos y sin descanso mientras el avión realizaba sus misiones.

UN VUELO CUALQUIERA EN ALLIED FORCE

Por aquel entonces, la mayor cuota de pantalla de los informativos estaba ocupada por la operación Allied Force. Los avisos de amenaza terrorista en las cercanías de los hoteles y en los trayectos hacia la base traían consigo frases como "¿por dónde vamos

NUEVO ESPACIO AÉREO SOBRE EL ADRIÁTICO

Con el nuevo Airspace Coordination Order (ACO) era fácil hacerse una idea de la importancia de las operaciones. Hasta el inicio de las mismas tan sólo había tres Air to Air Refuelling Area (AARA) sobre el mar Adriático (Speedy en el norte, Sonny North y



José Terol

Sonny South en el centro); a ellas se unieron otras, dispuestas de forma paralela entre sí, cuyo nombre, coincidente con el de empresas petrolíferas norteamericanas, reflejaba la actividad que se iba a desempeñar en las mismas; junto con las anteriores, las más frecuentadas por el TK-10 y sus clientes fueron Shell, Johnson y Pam, esta última en la parte sur del Adriático, así como Amoco y Sunoco, la primera de ellas establecida sobre Albania y la segunda sobre la anterior república yugoslava de Macedonia (FYROM). También se estableció una AARA sobre Bosnia-Herzegovina, pero el nivel mínimo de reabastecimiento la hacía inviable para su uso por parte del KC-130.

Tal cantidad de zonas de reabastecimiento en el teatro, así como corredores desde éstas hacia Bosnia-Herzegovina y Serbia, originaron grandes cambios en la gestión del espacio aéreo; hasta entonces, todos los aviones procedentes de Aviano, fueran cazas o cisternas, procedían vía Rotar (punto de notificación a unas 50 NM al SE de Aviano) directamente hacia el punto de entrada de la zona de reabastecimiento o del corredor correspondiente, aunque muchas veces aquél era obviado y se procedía "por la trocha". La aerovía B23 quedó desactivada y en su lugar, desde el VOR de Ancona (ANC) hasta el de Brindisi (BRD), se estableció la conocida como BackStreet, por la que iban a transitar tanto los aviones cisterna como los procedentes de bases en el centro y sur de Italia y cuyo control de tránsito era realizado por Padova o Brindisi Military; al norte del Adriático se estableció MainStreet, de uso exclusivo para cazas.

Para cada una de las zonas de reabastecimiento se fijaron cuatro bloques: F100-F130, F140-F170, F180-F210 y F220-250, siendo los niveles base respectivos para efectuar el reabastecimiento F110, F150, F190 y F230.

Tres puntos eran claves en cada AARA:

- Porch: situado al NE de cada zona, era el punto de entrada y/o salida de los receptores que procedían a la misma desde Mainstreet o desde los corredores.
- Backdoor: era el punto de entrada del cisterna o de los receptores que procedían desde el sur; este punto debía cruzarse a la altitud de reabastecimiento o 1000 pies por debajo, todo ello teniendo en cuenta el rumbo hemisférico que se estuviese volando para proceder al mismo, con objeto de mantener un nivel par o impar, según fuese el caso. En el caso de que se estuviese procediendo a la zona a un nivel distinto al del reabastecimiento, esta altitud había que alcanzarla antes de abandonar Backstreet.
- Window: era el punto de salida del cisterna o de los receptores que procedían hacia el sur; debía abandonarse 1000 ó 2000 pies por encima de la altitud de reabastecimiento, teniendo en cuenta igualmente el rumbo hemisférico que se iba a mantener con posterioridad a librar la zona. Como fácilmente puede observarse, tanto la entrada como la salida de la zona se realizaba siempre dentro del bloque asignado.



José Terol

hoy?", "a estas horas hay mucho tráfico en Pordenone", "ve por aquí", "ve por allá", "dejad que el conductor vaya por donde quiera", etc. Y en más de una ocasión, para evitar las manifestaciones, la entrada a la base se hacía "por la puerta de atrás".

Cualquiera podría pensar que para el personal que va a bordo del cisterna en una misión de reabastecimiento, lo mismo da que sea vuelo de instrucción, ejercicio, misión de las llevadas a cabo hasta entonces desde Aviano, o Allied Force.

Los informes de inteligencia siempre hacían mención a la presencia de SAM navales a bordo de barcos pesqueros en el Adriático. ¿Qué importancia podía tener esto? Aparentemente ninguna, pero si se tiene en cuenta que dichos informes también decían que la cobertura radar de los yugoslavos era tal que sabían en todo momento dónde se operaba, que por regla general al TK-10 siempre se asignaba el nivel más bajo disponible en la zona de reabastecimiento, y que por aquél entonces todavía no se disponía de sistema de autodefensa, convertía aquella información en algo preocupante para los que permanecían a bordo del cisterna.

La cantidad de aviones que operaban desde Aviano, principalmente de noche, convertía en una tarea ardua y difícil el intentar contactar con el control para pedir puesta en marcha o rodaje. Una vez que se abandonaba el lugar de aparcamiento y se rodaba por la calle de rodaje sur en dirección hacia la cabecera de la pista 05, se hacía patente la importancia de lo que había entre manos. En el interior de los hangares, apenas iluminados, se intuía la figura de los F-117 que estaban siendo preparados para su siguiente misión. Por regla general, la hora de despegue coincidía con la llegada de alguna de las oleadas de cazas; uno tras otro, a pocos pies del suelo, aparecía de repente la luz del faro de aterrizaje de los F-16 que volvían victoriosos. Mientras tanto, el número de aviones que mantenían corto de pista esperando turno para entrar y despegar crecía incesantemente; cuatro F-117 y cuatro F-16 en el margen derecho, otros seis F-15 en el margen izquierdo de la pista 05, nuestros primos de Torrejón que en esos momentos pedían permiso puesta en marcha, todos ellos "cargados hasta las orejas" de misiles y bombas, y cómo no, nuestro lento y pesado Dumbo dispuesto a hacer su función de "gasolinera volante". Y en la mente de todos, y principalmente en las de los que se incorporaban a la operación, "aquí hay tiros de verdad".

Una vez efectuado el despegue y ya en curso hacia Ancona para incorporarse a la Backstreet resultaba impresionante observar y oír el flujo de aviones que estaban procediendo hacia la zona de operaciones. Ya próximos a la zona la tripulación se colocaba el chaleco de supervivencia, los patitos (en caso de que fuese reabastecimiento sobre el mar), el casco y el paracaídas.

Pese a que cualquier vuelo de reabastecimiento lleva implícita la presencia a bordo de paracaídas para toda la tripulación, que suelen llevarse

en sus bolsas de transporte o en lugar a mano de los tripulantes para su rápida colocación (algo imposible para quien nunca lo ha intentado), la posibilidad de recibir algún impacto de SAM podía hacer necesario el inmediato abandono del avión y ... "pobrecito del que no lo lleve puesto, porque igual no tiene tiempo de ponérselo".

A continuación comenzaba el briefing previo al reabastecimiento, en el que además de los datos de la misión relativos a receptores, cantidades a suministrar, etc., se recordaba el EPA, en el que se había establecido que el objetivo prioritario, en caso de ser alcanzados por fuego enemigo, era aterrizar en cualquier base o aeropuerto situada en territorio italiano; si era necesario abandonar el avión, debía quedar claro que, con objeto de que toda la tripulación quedase situada entre las dos PRC-112 de que se disponía a bordo, el primero en saltar debía ser el supervisor situado en el lado derecho del avión y el último el piloto; más de un piloto se cuestionaba cómo lo iba a hacer, puesto que abandonar el avión en último lugar implicaba intentar mantener el control hasta el último momento y, debido a la existencia del depósito de fuselaje en el interior del avión con la consiguiente dificultad para pasar al lado suyo con paracaídas incluido, efectuar el salto por la puerta de tripulación, con una muy alta probabilidad para quien no está nada acostumbrado a saltar en paracaídas, de "peinarse con las hélices al tirarse a la piscina".



José Terol

Una vez ya en la zona, se ajustaban las luces externas del avión al mínimo para facilitar en cierto modo el contacto visual de los receptores con el cisterna. En días claros podía hacerse patente la inmensidad de los bombardeos llevados a cabo sobre Yugoslavia; desde el Adriático eran visibles los destellos provocados por las bombas al impactar contra el suelo.

Otra novedad con respecto a las misiones realizadas hasta entonces, fue que todas las comunicaciones durante el reabastecimiento entre cisterna y receptores se llevaron a cabo bajo procedimientos EMCON 2. De esta forma, tras el contacto inicial y la autorización por parte del cisterna a que los receptores procediesen al punto de observación, no se volvía a efectuar ninguna otra comunicación hasta que los receptores debían proceder a reagrupamiento y abandonar la zona. No se transmitían números de cola, ni tipos de avión, ni cantidades suministradas, aunque no quita para que en determinadas ocasiones, alguno de nuestros clientes nos facilitase alguno de esos datos. Valga como anécdota la dificultad experimentada al tratar de identificar, en una oscuridad total y sin luces, a un cliente inesperado que se presentó sin previo aviso por parte del AWACS; hay controversias entre quienes defienden que se trataba de un Viking (hasta ese momento no reabastecido por el KC-130 español) y quien dice que podía ser un MiG.

Pero no todo era tensión; una vez ya fuera de la zona había verdaderos momentos de placer, si no:

¡Quién de los que allí estuvo presente no echa de menos esos maravillosos bocatas de tortilla y filete de ternera que caían inmediatamente al salir de la zona de reabastecimiento!





Quién nos iba a decir que con el paso de los años los íbamos a echar en falta en Afganistán.

¡Quién no recuerda el agradable momento de salir de la zona, quitarse el paracaídas y colocarse el respaldo del asiento!

¡Quién no recuerda la grata sensación de desear llegar al hotel a las diez de la mañana para meterse en la cama, y encontrarse con que las señoras de la limpieza estaban haciendo la habitación! "Cinque minuti" y al cabo de una hora, por fin se echaba uno a dormir.

¡Quién no recuerda las largas colas ante el ordenador en los momentos de espera para intentar batir el récord del Jezzball!

También hubo momentos especiales para gafes ¿verdad Paco? a saber, durante Allied Force se aprovechó para que alguno de los futuros RAC's de la unidad efectuase los "vuelos de instrucción" necesarios para obtener la calificación; pero para ello hacía falta que viniesen los receptores; de nada valía que no lo hiciesen o que sólo viniese uno; "mi capitán, va a ser mejor que se vaya a la D-104 que allí en una noche se hace lo que aquí en cuatro".

Y si largos pueden llegar a hacerse los vuelos de reabastecimiento, lo peor que podía ocurrir (depende desde qué punto de vista se mire) era que se programase un vuelo a Sunoco; la duración del vuelo desde Aviano hasta allí era de dos horas y cuarto, de tal manera que por regla general, se estaba poco tiempo orbitando, pero el regreso se hacía eterno. El caso ideal era efectuar un vuelo a Sonny North (a una hora de Aviano) y que se presentasen todos los receptores programados; el CAOC mantenía en vuelo al cisterna mientras le quedara combustible, de manera que si algún receptor programado no iba a repostar comenzaban los cálculos "cuánto combustible tenemos, ¿40.000 libras? eso significa casi siete horas orbitando". Sin llegar a tal extremo, el TK-10 efectuó durante Allied Force la misión más larga de las llevadas a cabo en el destacamento Ícaro.

Y seguro que quedan muchas más cosas en el tintero acerca de estos días que duró la operación Allied Force; muchos de los que pasaron por allí tuvieron la oportunidad de "sentir en sus carnes" por primera vez todo lo que conlleva un ambiente bélico, otros ya lo habían experimentado con anterioridad.

Fueron muchas horas de actividad diaria, tanto en tierra como en vuelo; por supuesto que se cometieron errores, "quien esté libre que tire la primera piedra"; pero de lo que no hay ninguna duda es de que, una vez más a lo largo de su ya dilatada historia, el personal del Ala 31 se empeñó al máximo para realizar su misión; una vez más sin esperar nada a cambio; una vez más demostrando su profesionalidad. ■

José Terol

Ultimo strike sobre Kosovo

José Antonio Alberola Serrano
Capitán de Aviación

Base Aérea de Aviano, 7 de junio de 1999, 11:50 de la mañana, 4 F-18 del Ala 15 ponen en marcha sus motores. Bajo las alas 2 bombas "inteligentes" de 500 Kg. cada una. Destino: esta vez no vamos precisamente al polígono de tiro de las Bárdenas.

La tensión decrece conforme la mente está más ocupada, lo cual es una ventaja en la batalla. Sin embargo desde que el Escuadrón regresó para este último relevo algo nuevo se respira en el ambiente. Es algo que no se puede describir pero que es perfectamente palpable, no es miedo al enemigo, quizás más bien a saber estar a la altura de las circunstancias, es ante todo el peso de la responsabilidad. Todavía resuenan las palabras del jefe Raimundo, "esto es una carrera de fondo, no vale de nada sprintar al principio si no se puede mantener el ritmo, así pues trabajad pero dosificaos".

Para mantener un descanso apropiado hemos decidido que quienes coordinen y planeen una misión no sean los mismos que la vuelen. Esto lo podemos hacer porque existe un grado de compenetración adecuado en el Escuadrón, nos conocemos bien y conocemos bien el Teatro de Operaciones.

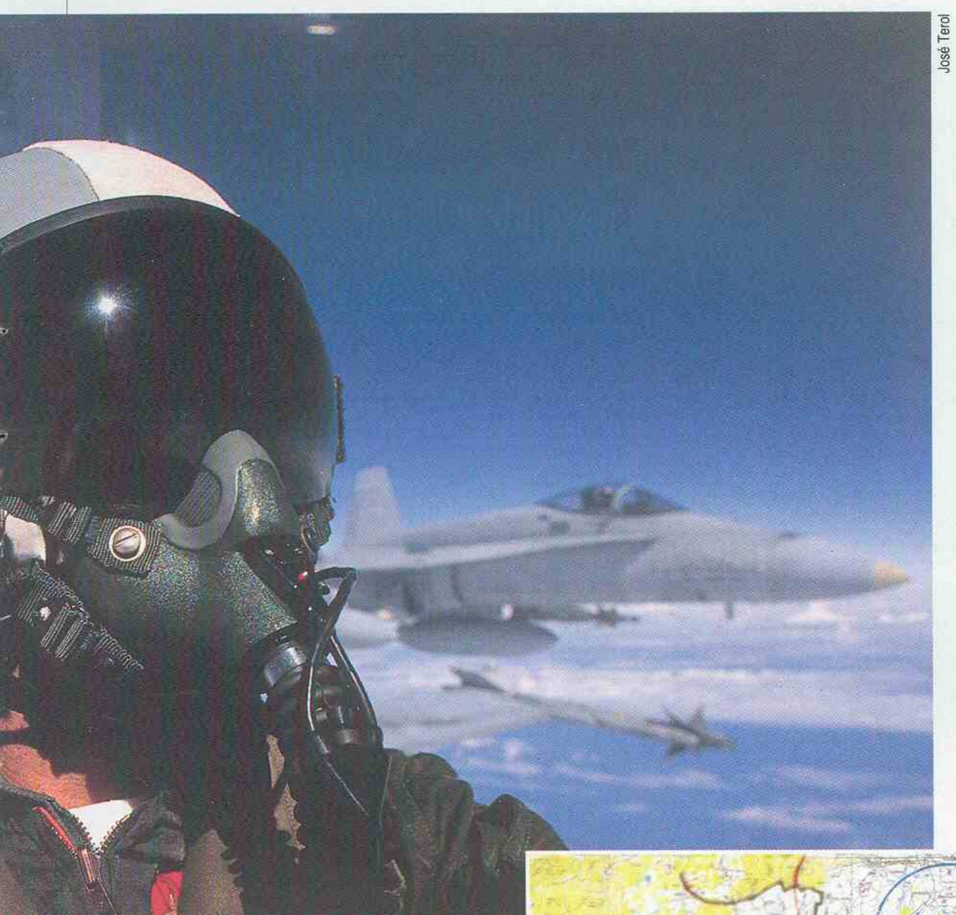
La formación está lista para rodar a la zona de armado, no ha habido problemas en la puesta en marcha. Desde el otro lado de la base escuchamos a los F-16 americanos y a los F-18 canadienses pedir datos, forman parte del mismo strike, en total 18 cazabombarderos dedicados a nuestro paquete y otros 12 en misiones de OCA (F-15C), SEAD (F-16CJ y EA6B) y RECCE (F-1R) comunes al resto de paquetes de esa ventana.

Con unas 46.000 libras de peso despegamos con rumbo al Adriático Sur en donde realizaremos un reabastecimiento previo, detrás dejamos la seguridad. Nuestro indicativo: Datsun 21.

Es extraño observar como pese a dirigirnos a Serbia en misión de bombardeo real, la mayor parte de los tránsitos se realizan bajo control civil, como en un vuelo más de navegación, con esa típica "jerga" educada de la aeronáutica, incluso con controladores de países como Croacia que no hace mucho que participó en los conflictos de esta convulsiva región de los Balcanes.

La radio está callada, todos concentrados, la larga travesía del Adriático desocupa la mente y los pensamientos vuelven. Por la cabeza pasa toda una trayectoria aeronáutica. Quién nos iba a decir allá en la "AGA" que aquellas bravatadas que soltaba el galonista sobre la guerra y los compañeros, mientras corríamos en un caimán, no estaban tan alejadas de la realidad. También se repasan los últimos acontecimientos que han provocado esta guerra, las imágenes de los refugiados y de otros sufri-





José Terol

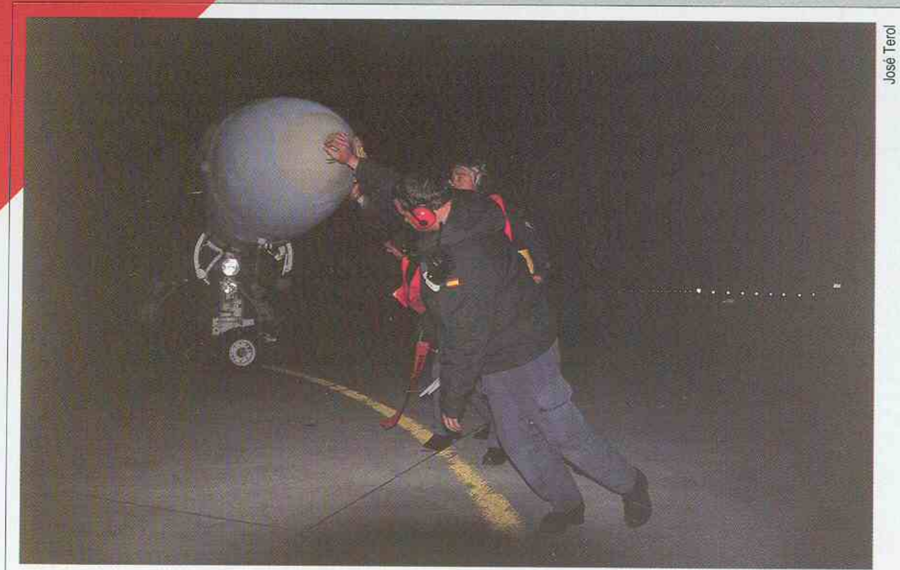
mientos te dan fuerza y apoyo para continuar. En las guerras nadie es enteramente malo ni bueno, las peores batallas se pierden diariamente con la injusticia y la codicia, llegado un momento es mejor la acción indeseada que la inacción desastrosa. De cualquier modo si bien nosotros tenemos poco que decir en las decisiones, sí participamos en gran medida en la realización de esas decisiones y por tanto asumimos una gran responsabilidad, nadie debería olvidarlo cuando lleva bajo el brazo 1.000 Kg. de explosivo.

El reabastecimiento se realiza afortunadamente sin novedad, es éste un "obstáculo" más del camino donde pueden encontrarse problemas, 3 días antes en una misión parecida se rompió la cesta y hubo que coordinar otro cisterna cumpliendo con el tiempo de misión, algo sólo imaginable en una operación real como ésta con más de una docena de cisternas en el aire.

Nos adentramos en territorio de Bosnia Herzegovina, otra paradoja más, lo que hasta hace pocos meses era espacio aéreo "poco amistoso" se ha convertido en base de operaciones y línea segura. Allí hay más zonas de reabastecimiento, se encuentran las esperas y los CAP´s permanentes de defensa aérea. Al otro lado, hacia el Este sobre territorio serbio, se encuentran los objetivos y entremedias una amplia barrera de misiles tierra-aire protegiendo las bases aéreas y la capital, algunos con una localización incierta que ha obligado a "plotear" en el mapa una zona de incertidumbre mayor.

Tengo el mapa sobre mi pierna y recuerdo otras misiones, algunas mucho más complejas que ésta, como mi primer Misión Commander en el Red Flag o mi paso por el TLP, sin embargo ninguna tan real. La vida real suele ser algo distinta de lo que te piensas, viene a mi mente el recuerdo del planeamiento ya que pese a lo acordado, y debido al horario relajado de la misión, fuimos a realizarlo los mismos que la volábamos.

Fue el día anterior por la noche, todo parecía tranquilo hasta que entramos en la sala de Inteligencia de la Base. Música a todo volumen, el tema "Highway to nowhere" de AC/DC sonaba, en la pared una gran pantalla mostraba imágenes FLIR y TV de bombardeos anteriores, algunos pilotos aclamaban los impactos. Se reduce el alboroto y un comandante, coordinador de los COMAO´s programados para el día siguiente por el CAOC, da un pequeño briefing. Después, los presentes se reparten en grupos en torno a cada mission commander, responsable de los paquetes particulares. El nuestro es un canadiense que ya lleva unas cuantas semanas allí. La ruta no se piensa mucho, un par de líneas rectas en paralelo por el norte y por el sur tratando de


José Terol



evitar los SAM conocidos, "deconfliction" por tiempo y por altura y listo. El "weaponering" se hace en el CAOC pero no va mucho más allá, el tiempo y la cantidad de salidas no lo permite, además la gran mayoría de plataformas utilizan como estándar armamento guiado por láser. El único factor importante a tener en cuenta en el uso del armamento o incluso en el reparto de objetivos es el daño colateral, llegándose a vetar unilateralmente por algunos países ciertos objetivos, ya de por sí seleccionados. Entre todo el ajetreo se mueve el líder de los F-16CJ repartiendo misiles HARM como el que reparte caramelos, a un strike 2, el otro otros dos, el siguiente tendrá que retrasar su hora sobre el objetivo (TOT) 5´ para que pueda regresar del reabastecimiento, se situarán protegiendo la zona de los objetivos de los SAM 3 y 6 que rodean Belgrado y Obrva. Los Prowlers además, perturbarán la ruta de entrada y de salida. La defensa aérea correrá a cargo de 4 F-15C orbitando en bloque 3; nos sentimos seguros.

Ya en el avión el momento ha llegado, comunico "Fence-in" por la radio y procedemos a adentrarnos en territorio serbio, antes hemos realizado una actualización del inercial sobre un puente de Gorazde. El escenario es de superioridad, la formación relajada en "trail", el TOT amplio, la "meteo" buena, volamos a 29.000-30.000 pies a 510 nudos la única amenaza viene del enemigo, debilitado pero experimentado. Pronto recibimos "spikes" en el alertador, son indicaciones de radares de vigilancia, algo para lo que nuestros equipos no fueron diseñados y que pese a no darnos mucha confianza sí nos inquietan. Recordamos las palabras de nuestros compañeros, "no miréis sólo por abajo, también pueden venir desde arriba si ya han subido antes, ¡ah! y sobre todo no confundáis las 3 con las 9! Miramos fuera y no hay actividad, esa parte de la ruta en principio evita los anillos, no se escucha ningún aviso en la radio, continuamos. Es en estos momentos en los que te preguntas acerca de la fiabilidad de nuestros equipos de protección electrónica y en la capacidad de nuestros centros de inteligencia.

Nos acercamos al objetivo y nos centramos en el ataque, un ataque que podía haber sido evitado. Milosevic no tiene escapatoria, las negociaciones de paz, léase rendición, parecían concluidas, el CAOC llevaba dos días cancelando los ataques, una vez en vuelo incluso. Sin embargo en el último momento Milosevic rechaza las condiciones y el CAOC decide lanzar un nuevo strike para mostrar su resolución.

Nuestro objetivo son unos depósitos de munición con un daño colateral estimado bajo. Tenemos fotos de hace dos meses que cubren bien la instalación pero, como ha venido siendo habitual, no nos dan una visión panorámica de los alrededores, lo cual facilitaría la búsqueda FLIR. Las fotos muestran gran cantidad de impactos en las inmediaciones pero ninguno en los blancos, parecen haber sido producidos por regueros de bombas no guiadas.

Al final, como siempre, lo mejor es lo más sencillo, no hay más que sacar la cabeza y comprobar con el mapa, la instalación es fácilmente identificable con la vista antes que con los sensores. Descendemos para entrar en la envolvente de iluminación del láser.

Realizo una designación visual e identifico el blanco en el FLIR, vuelvo a realizar una comprobación del procedimiento de ataque. La indicación de proximidad de la suelta apa-



rece en el HUD, el botón de disparo automático está pulsado y llegado el momento computado, los planos del avión vibran al liberar el peso de las bombas, la señal del radaraltímetro, al rebotar contra ellas en su caída, activa la "Betty" que con el aviso de "altitude, altitude" confirma la separación.

La escena se puede seguir en el FLIR como quien ve la televisión, los dos proyectiles alcanzan el objetivo de lleno, espero que los cráteres de ataques anteriores hayan alertado a cualquier posible ocupante.

Por si mis compañeros no han localizado el objetivo les informo del impacto que pueden comprobar visualmente por la gran nube de polvo y humo que ha levantado. No es necesario, todos lo tienen identificado y proceden a lanzar su armamento. Los impactos quedarán grabados para el posterior análisis, con independencia de las fotografías que obtendrán los F-1R en misión dedicada y que como comprobaríamos después mostrarían la destrucción de los depósitos asignados.

La primera parte de la misión está cumplida, sólo resta regresar a casa sanos y salvos y para ello lo mejor era estar el mínimo tiempo posible en aquella zona. Con el motor "a taco" cruzamos la frontera con rumbo a casa (casi la podíamos llamar así), toda la tensión se ha esfumado y en la radio se escucha a los compañeros, todavía resta pasar los informes en vuelo y un largo camino de vuelta, hecho lo más difícil no es cuestión de relajarse demasiado en el resto. Al tomar tierra todos agradecemos algo tan sencillo como una comunicación de la Torre dándonos la bienvenida: "Datsun 21 wellcome back to Aviano". En el aparcamiento nos esperan el jefe del Destacamento y el resto de los pilotos del Escuadrón, también algunos mecánicos y armeros todos mostrándonos su apoyo, es agradable saber que no estás sólo.

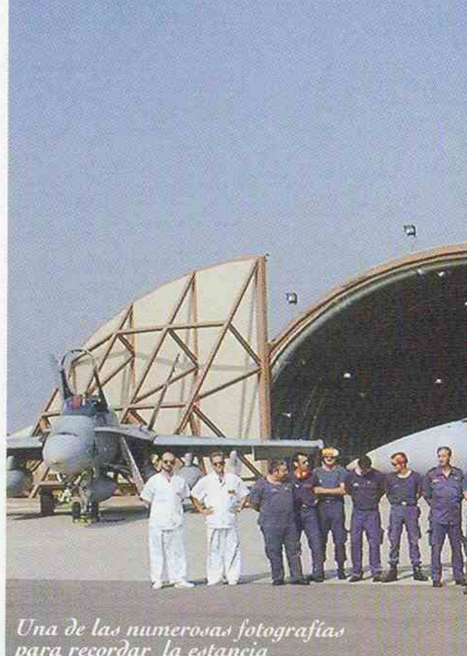
Es un nuevo día, nos reunimos ante el televisor para escuchar las noticias, Milosevic ha aceptado las condiciones de paz, todos nos felicitamos y los medios de comunicación no tardan en contactar con el Destacamento Ícaro como lo han venido haciendo en los últimos días. Esta vez es Nieves Herrero preguntando como se ha recibido la noticia entre nosotros. Si yo le contara...

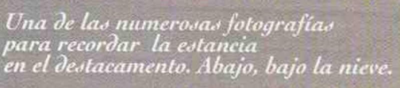
Nuevos recuerdos me invaden, todo empezó así, hace ya casi 5 años desde entonces, otro compañero suyo, Luís del Olmo, entrevistaba a un piloto del Ala 15 en vísperas del inicio del Destacamento Ícaro. Era entonces la primera intervención, tras muchos años, del Ejército del Aire y con él de España, en un conflicto armado. Quién iba a decir entonces que ese piloto, entonces teniente, sería el mismo, ya capitán, que volaría junto a otros compañeros, la última misión de strike sobre Serbia y años después, el 12 de junio del 2002, la última misión del Destacamento Ícaro.

Podemos decir con orgullo que el Ala 15 emprendió un camino que supo cerrar con éxito y que ha forjado uno de los episodios recientes más trascendentales del Ejército del Aire. Que este recuerdo sirva de homenaje a todas aquellos que con su entrega sincera contribuyeron al logro de este objetivo. ■

Breve historia del destacamento Icaro

RAMON RAIMUNDO MARTINEZ
Teniente Coronel de Aviación





Una de las numerosas fotografías para recordar la estancia en el destacamento. Abajo, bajo la nieve.

RECOMENDAMOS

- ***Lecciones aprendidas por el MACOM en el conflicto de Kosovo.*** Artículo del coronel Muñoz Pastor. RAA nº 692 página 250 (2000)
- ***Medalla Aérea para el destacamento Icaro.*** Sección Noticiario. RAA nº 694 página 521 (2000)
- ***Cosas que pasan en Aviano.*** Artículo del comandante José Terol. RAA nº 668 página 957 (1997)

ANTECEDENTES

En 1994, el Gobierno español, en apoyo de las Resoluciones 816, 836 y 958 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, considera la conveniencia de contribuir -junto a otros países de la Alianza Atlántica- al esfuerzo aliado para el desarrollo de las misiones de mantenimiento de la paz sobre el territorio de la antigua Yugoslavia. Como consecuencia se constituye el destacamento del Ejército del Aire que se incorpora a la Operación Deny Flight, considerándose plenamente operativo el primero de diciembre de 1994.

Ocho cazabombarderos EF-18 del entonces Grupo 15, en la actualidad Ala 15, dos C-130 Hércules del Grupo 31, en la actualidad Ala 31, y cerca de 240 personas se desplazaron a la Base italiana de Aviano en fases sucesivas que culminan el 28 noviembre de 1994, día en que se celebra la ceremonia oficial de despedida del destacamento en la Base Aérea de Zaragoza.

Al Destacamento se le asignan también las misiones de los FAC's españoles, Forward Air Controllers o Controladores Aéreos Avanzados, desplegados en Bosnia-Herzegovina, y el avión T-12 Aviocar del Ala 37 puesto a disposición del COMAIRSOUTH (Comandante Aéreo del Cuartel General Sur de la OTAN en Europa) en el Cuartel General de la FIVEATAF (Quinta Fuerza Aérea Táctica) en Vicenza.





Con el JEMA.

INICIO DE LAS OPERACIONES

Tras los vuelos de familiarización con el nuevo teatro de operaciones, el Destacamento Ícaro se integra en el



des de la Alianza. El CAOC es el órgano multinacional encargado de asignar misiones a las Fuerzas Aéreas integrantes del dispositivo.

En las operaciones llevadas a cabo sobre Bosnia-Herzegovina y Kosovo los aviones F-18 emplean misiles HARM contra radiación, Sidewinder, bombas guiadas por láser GBU 10 y 16, bombas convencionales BR-250 y BR-500. La misión tipo de los cazabombarderos F-18 -que se desarrolla a cualquier hora del día o de la noche- consiste en cuatro horas de briefing de preparación de los vuelos, cuatro horas (como media) por misión, y una hora más de debriefing tras la misión.

Por su parte, las misiones de reabastecimiento en vuelo de los KC-130 Hércules consisten en el correspondiente briefing de prevuelo, la misión propiamente dicha dura unas seis horas durante las que el avión orbita sobre el Adriático para reabastecer de combustible tanto a aviones españoles como a aviones de otras nacionalidades, y el debriefing posterior.


Visita del ministro.

dispositivo de la Alianza dispuesto para la operación Deny Flight.

Las misiones fueron tres fundamentalmente: CAP, Combat Air Patrol o Patrulla Aérea de Combate para asegurar el cumplimiento de la restricción de vuelos decretado por la Naciones Unidas; CAS, Close Air Support o Apoyo Aéreo Cercano a los Cascos Azules y a las misiones de ayuda humanitaria, y Airstrikes o ataques aéreos sobre objetivos designados por las Naciones Unidas.

Los aviones de combate del Ala 15 son sustituidos cuatro meses más tarde por los EF-18 del Ala 12 de la Base Aérea de Torrejón. Desde entonces, en períodos de tres meses, y más tarde de cuatro, han ido alternando su presencia en la Base de Aviano.

Hoy día estamos en el relevo número 20. Durante este tiempo han pasado por este Destacamento un total de 3.045 personas, todos ellos profesionales del Ejército del Aire.

El Destacamento se puso a disposición operativa del Centro de Operaciones Aéreas Combinadas, CAOC, en el Cuartel General de la FIVEATAF (Vicenza), que contaba con una pequeña célula de trabajo representando al Ejército del Aire para asignar programas y vuelos a las unida-


Relevo en la Jefatura del Destamento, junio del 2000

ASPECTOS LOGÍSTICOS

Las circunstancias logísticas en la zona de Aviano a la llegada del Destacamento del Ejército del Aire (más de 4.500 militares norteamericanos

destinados en la base, con sus respectivas familias, personal de otras unidades transeúntes, etc.) ocasionaron la superpoblación, tanto en la base, como en los hoteles del entorno inmediato, obligando al Destacamento a desplazarse a largas distancias en busca de alojamiento. Al mismo tiempo se hizo necesario el montaje de módulos autónomos para acoger las diferentes dependencias y oficinas funcionales que constituían físicamente el Destacamento español en el interior de la unidad italiana.

La superpoblación de Aviano -que aún se mantiene, aunque en menor medida- se reflejó también en la manutención del personal del Ejército del Aire. Para paliar estas deficiencias se instalaron módulos de asistencia sanitaria y de comedor -particularmente bien recibido tanto por el personal norteamericano como italiano.

El 27 de agosto de 1.999 los aviones del Destacamento Icaro se desplazaron a la Base Aérea de Istrana, situada a 80 kilómetros al oeste de Aviano. El motivo de este despliegue fue el cierre de la pista de Aviano para proceder a su reparación. El día 3 de octubre los aviones se reincorporaron a su emplazamiento habitual, habiendo efectuado un total de 88 salidas operativas los F-18 y 12 el TK-10 con un total de 220.700 libras de combustible suministrado.





Diversas instantáneas. Agradable visita de la prensa, 20.000 horas del F-18 y relevo en julio de 2001



MEDIOS Y PERSONAL

El pasado 28 de noviembre de 2001 se han cumplido siete años desde que el Destacamento Icaro se desplegara en Aviano, con la misión de apoyo en el control del espacio aéreo en el contexto de las fuerzas de pacificación que actuaban en Bosnia-Herzegovina. Durante este periodo de

OPERACIONES PARTICIPADAS

OVERALL	AIR PORTION	DESCRIPCION	FECHAS
DENNY FLIGHT	DENNY FLIGHT	Embargo a la antigua Yugoslavia y apoyo a las Fuerzas UNPROFOR	01-12-94* 20-12-95
	DELIBERATE FORCE	Primera acción ofensiva de la OTAN (Ataque a objetivos serbobosnios)	29-08-95 15-09-95
JOINT ENDEAVOR	DECISIVE ENDEAVOR	Apoyo a las Fuerzas de Implementación (IFOR)	21-12-95 20-12-96
JOINT GUARD	DELIBERATE GUARD	Apoyo a las Fuerzas de Estabilización (SFOR)	21-12-96 19-06-98
JOINT FORGE	DELIBERATE FORGE	Apoyo a las Fuerzas de Estabilización (SFOR)	18-06-98 ....
DETERMINED FALCON	DETERMINED FALCON	Operación de Intimidación y Advertencia en Frontera Albano-Kosovar	13-06-98 15-06-98
ALLIED FORCE	DETERMINED FORCE	Campaña aérea sobre Serbia	24-03-99 20-06-99
JOINT GUARDIAN	DECISIVE GUARDIAN	Apoyo a las Fuerzas en Kosovo	12-02-99 ....

* Fecha de Inicio de las Operaciones aéreas del Destacamento Icaro







Relevo en septiembre de 2001, visita del Secretario de Estado y conmemoración de las 6000 horas del Hércules.



tiempo el Ejercito del Aire ha demostrado su alto nivel de preparación.

El Ala 12 y el Ala 15 se han ido alternando desde entonces en los relevos de pilotos y labores de mantenimiento del material EF-18. Asimismo, el Ala 31, con material Hércules TK-10, ha venido desempeñando las misiones de reabastecimiento en vuelo para aviones de variada proceden-



Fotografía conmemorativa del 3er aniversario.

LISTADO DE JEFES DEL DESTACAMENTO (por nombre)

Teniente coronel
JAIME LAHOZ SERRANO
- DEL 23/11/94 AL 31/03/95
- DEL 31/05/96 AL 30/09/96
- DEL 31/03/97 AL 31/07/97

Teniente coronel
DEMETRIO ZORITA RIECKER:
- DEL 31/03/95 AL 04/10/95

Teniente coronel
EDUARDO GIL ROSELLA
- DEL 04/10/95 AL 31/01/96

Teniente coronel
MANUEL BENJUMEDA OSBORNE
- DEL 31/01/96 AL 31/05/96

Teniente coronel
JOSÉ M. MAESTRE RODRÍGUEZ
- DEL 30/09/96 AL 07/01/97
- DEL 03/11/97 AL 31/01/98

Teniente coronel
JOSÉ A. FERNÁNDEZ DEMARIA
- DEL 07/01/97 AL 31/03/97
- DEL 31/07/97 AL 03/11/97
- DEL 31/07/98 AL 31/10/98

Teniente coronel
EDUARDO GARVALENA LOSCERTALES
- DEL 11/06/00 AL 07/08/00
- DEL 06/04/01 AL 04/07/01

Teniente coronel
LEÓN A. MACHÉS MICHAVILA
- DEL 31/01/98 AL 01/05/98
- DEL 31/10/98 AL 31/01/99
- DEL 31/01/00 AL 11/06/00

Teniente coronel
JAIME MARTORELL DELGADO
- DEL 01/05/98 AL 31/07/98
- DEL 29/05/99 AL 03/10/99
- DEL 01/11/00 AL 25/01/01

Teniente coronel
CÉSAR MIGUEL SIMÓN LÓPEZ
- DEL 31/01/99 AL 29/05/99
- DEL 07/08/00 AL 01/11/00

Teniente coronel
MARIANO DIEZ CLEMENTE
- DEL 01/02/02 AL 05/04/02

Teniente coronel
RAMÓN RAIMUNDO MARTINEZ
- DEL 25/01/01 AL 06/04/01
- DEL 04/07/01 AL 28/09/01
- DEL 05/04/02 AL 23/07/02

Comandante
FERNANDO MARTÍNEZ-RUIZ AYUCAR
- DEL 03/10/99 AL 31/01/00

Comandante
CARLOS PÉREZ MARTÍNEZ
- DEL 28/09/01 AL 29/11/01

Comandante
JOSÉ M. CUESTA CASQUERO
- DEL 29/11/01 AL 01/02/02



Fotografía conmemorativa del 5º aniversario.

cia dentro del ámbito de la Alianza Atlántica en apoyo de las diferentes operaciones: UNPROFOR, IFOR, SFOR y KFOR. Además, integran el Destacamento diverso personal de otras Unidades, como la EADA (Escuadrilla de Apoyo al Despliegue Aéreo), el GRUMOCA (Grupo Móvil de Control Aéreo), la Sección Económico-Administrativa de la B.A. de Zaragoza, los Grupos de Automóviles de Zaragoza y Torrejón, una sección de cocina y una serie de personas que desempeñan otras labores de apoyo, como por ejemplo: administración, inteligencia, sanidad, servicio eclesiástico y relaciones públicas.

El Destacamento en este momento cuenta con cuatro aviones EF-18 y un avión Hércules (TK-10) de reabastecimiento. Además, caso de ser necesario, España tiene comprometidos otros cuatro EF-18 más, previa petición (on-call). El número de personas destacadas en "ICARO" es de 179, de las cuales 16 son pilotos, incluido el jefe del Destacamento, y el resto lleva a cabo labores de apoyo, ya reseñadas, indispensables para mantener el nivel de operatividad requerido.

Como consecuencia de la voluntad de COMAIRSOUTH de relajar el esfuerzo aéreo que se mantenía desde hace años en el Área de Operaciones Conjunta (JOA) y, dada la relativa calma y estabilidad existente, con fecha 30 de julio de 2.001 se hizo efectiva una reducción en la presencia de medios aéreos.

En cuanto a medios aéreos para misiones CAS/AI, España con 4 EF-18 es la única responsable de mantener diariamente los requisitos de entrenamiento y perfeccionamiento de los TACP, así como de realizar las misiones de familiarización y orientación en el Teatro de las tripulaciones en vuelo.

El Ejército del Aire mostró, asimismo, un gran interés en aprovechar los medios destacados en Italia, por lo que reforzó su contribución con 1 TM-17 para realizar misiones de SIGINT, 1 CN-235 para misiones de Transporte y apoyo y continuó con la presencia de el KC-130 para misiones de reabastecimiento en vuelo. ■



Fotografía conmemorativa del 7º aniversario.

EFEMÉRIDES

CONCESION DE LA MEDALLA AÉREA AL DESTACAMENTO

El Consejo de Ministros acordó el 7 de abril del año 2000 la concesión, con carácter colectivo, de la Medalla Aérea al Destacamento Ícaro del Ejército del Aire. Esta distinción, la máxima recompensa militar del Ejército del Aire en tiempos de paz, reconocía, según el Real Decreto, «su brillante actuación desde su creación y de manera particular en las operaciones Deliberate Force y Allied Force, asumiendo en múltiples ocasiones situaciones de riesgo extraordinario en las que ha quedado patente el distinguido valor y las virtudes militares y profesionales de quienes han formado dicha unidad».

Las felicitaciones y agradecimientos recibidos por el Ejército del Aire desde que comenzara en 1994 la actividad del Destacamento Ícaro corroboran su competencia profesional. En todos los mensajes, procedentes de autoridades civiles y militares españolas y de países aliados, se destaca el valor, empeño y preparación de sus componentes.





CUMPLEAÑOS DE SM EL REY DON JUAN CARLOS

El día 5 de enero de 1998 S.M. El Rey D. Juan Carlos hizo una escala de 45 minutos en la Base de Aviano para celebrar su sesenta cumpleaños con los 175 militares que componían el destacamento español. S.M. el Rey comentó: "¿Qué manera hay mejor que ésta, estar con mis tropas, para celebrar mi cumpleaños?", posteriormente recibió como regalo la primera gorra bordada con el emblema del Destacamento ICARO.

S.M. El Rey, que previamente había visitado a las fuerzas españolas en Bosnia, llegó a las 16:25 hora local (15:25 GMT) a la pista de Aviano en un Falcón 900 junto al ministro de Defensa, Eduardo Serra, y a los jefes de Estado Mayor de Defensa, del Ejército de Tierra y el del Aire, además del mediador internacional Carlos Westendorf y del jefe de la Casa Real, Fernando Almansa.

AUDIENCIA CON SS EL PAPA

14.01.98

VISITA DEL ARZOBISPO GENERAL CASTRENSE

El día 2 de abril de 2001, el Destacamento Icaro tuvo el honor de recibir la Visita del Arzobispo General Castrense de España, Monseñor José Manuel Estepa Llaurens.

El Señor Arzobispo visitó las diferentes instalaciones, interesándose por múltiples aspectos, especialmente los concernientes al personal y a sus condiciones de vida.

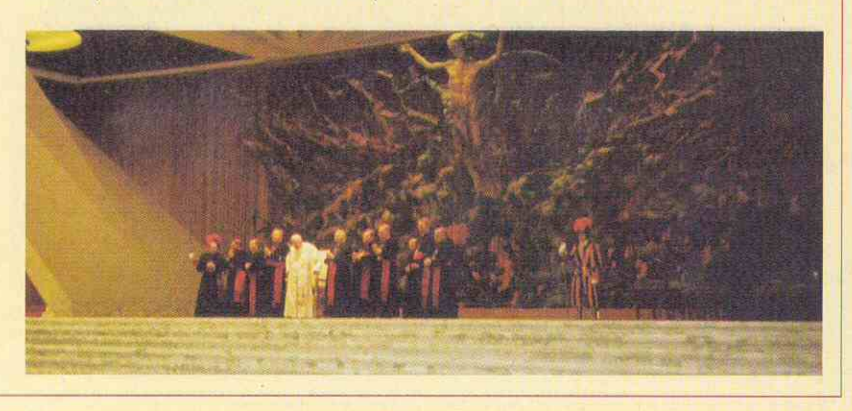
A continuación se celebró un Encuentro-Coloquio con el personal del destacamento, acudiendo éste en su práctica totalidad.

Monseñor realizó una breve reseña histórica del Servicio Eclesiástico y Religioso, destacando sus actuales funciones y cometidos y describiendo el actual momento histórico en que se encuentra el Servicio, comparándolo también con el resto de los Servicios de los países de nuestro entorno.

Terminado este Encuentro, se asistió a uno de los momentos más emotivos de la Visita, el cual se produjo cuando el Señor Arzobispo bendijo la Imagen de la Virgen de Loreto que ocupa un lugar preferente en el Destacamento.



Al día siguiente 3 de Abril, el Señor Arzobispo presidió la Santa Misa de Cumplimiento Pascual, concelebrada con el Capellán y a la que también asistió el "Cappellano" italiano.•



Planes operativos OTAN en los Balcanes

JORGE CLAVERO MAÑUECO
Comandante de Aviación

El día 22 de noviembre de 1994 llegan a Aviano los primeros pilotos del Ala 15 en un C-130 en espera de que al día siguiente llegaran los EF-18, este era el punto de partida de la participación del Ejército del Aire con aviones de caza en los Balcanes. Pero los EF-18 no fueron los primeros aviones españoles en llegar, pues el Ejército del Aire había enviado, previamente, un C-212 del Ala 37 a la Base de Vicenza (IT) en apoyo a la V ATAF (Allied Tactical Air Force), en misiones de transporte en el teatro de operaciones.

Desde la incorporación del Ejercito del Aire a la Operación Deny Flight, los planes operativos han sido los siguientes:

OPERACIONES EN BOSNIA HERZEGOVINA (BIH)

• DENY FLIGHT Abril 1993 – 20 de diciembre 1995

La Operación Deny Flight, se desarrolla en apoyo a las fuerzas de UNPROFOR desplegadas en la zona de BiH, estableciéndose una "No-Fly Zone" que se controlaba mediante misiones CAS (Close Air Sopport), SEAD (Supresión Enemy Air Defense) y BAI (Battlefield Air Interdition). Estas misiones eran apoyadas por las de AAR (AIR to AIR Refuelling).

EL Ala 15 y el ALA 31 se incorporan con 8 EF-18 y 1 KC-130 al Deny Flight el día 23 de noviembre de 1994, realizando la primera misión sobre BiH el día 1 de diciembre 1994. Se establecieron turnos de cuatro meses entre las Alas 15 y 12, con lo que en abril de 1995 el Ala 12 se incorpora al destacamento ICARO.





Dentro del plan Deny Flight y con el fin de forzar un acuerdo entre serbios y croatomusulmanes y hacer desistir al presidente serbio Karadjic de sus pretensiones independentistas de los serbios de Bosnia, se desarrolló la operación Deliberate Force.

• DELIBERATE FORCE 29 de agosto al 15 de septiembre de 1995

En esta operación real, primera de la OTAN en sus 46 años de historia, se atacaron objetivos serbo-bosnios en territorio de BiH con el fin de forzar la firma de un acuerdo, que quedó materializado en los acuerdos de Dayton en diciembre de 1995.



José Terol

F-18 español, en primer plano. Al fondo F-15 americano rodando.



cambian de denominación, pasando de ser IFOR (Implementation Forces) a SFOR (Stabilization Forces) y las fuerzas OTAN siguen apoyando a COMSFOR, en este caso este mando es ostentado por COMLANDCENT. Así mismo se apoya a las fuerzas ONU en Eslavonia (UNTAES).

Durante el transcurso de esta operación en el mes de febrero del 1997, se reduce el número de aviones, pasando de seis a cuatro EF-18 y de dos a uno en los KC-130, que el Ejército del Aire tenía desplegados en Aviano. En España se mantienen un KC-130 "on call" en 7 días y dos EF-18 "on call" en 24 horas.

La denominación de los distintos planes de operaciones se pueden ver en el cuadro 3.

En el cuadro 1 se muestra la nomenclatura de los distintos planes operativos dentro de la operación Deny Flight, con los datos de: Autoridad // Número de Plan // Nombre.

• JOINT ENDEVOUR, del 21 diciembre de 1995 al 20 diciembre 1996

Con la firma de los acuerdos de Dayton y por Resolución 1031 del Consejo de Seguridad ONU, se crea la IFOR (Implementation Forces) y en apoyo de estas fuerzas se comienza la Operación Decisive Endeavour. En el mes de marzo se reduce en dos EF-18 el contingente español, quedando en Aviano seis EF-18 y en España dos más "on call" en 96 horas.

La estructura de la fuerza era de Mandos Componentes, en el que COMIFOR era ostentado por CINCSOUTH (cuadro 2).

• JOINT GUARD del 12 diciembre 1996 al 19 de junio de 1998

Las fuerzas desplegadas en BiH

Cuadro 1

Autoridad	Numero de Plan	Nombre
CINCSOUTH	OPLAN 10405	DENY FLIGHT
AIRSOUTH	SUPLAN 45101	DENY FLIGHT
V ATAF	OPORD 45101.5	DENY FLIGHT
JEMAD	OPLAN	ALFA BRAVO
MALEV	OPLAN	ICARO

Cuadro 2

Autoridad	Numero de Plan	Nombre
SACEUR	OPLAN 10405	JOINT ENDEVOUR
CINCSOUTH	SUPLAN 40105	DECISIVE ENDEVOUR
AIRSOUTH	SUPLAN 45105	DECISIVE EDGE
V ATAF	OPORD 45105.5	DECISIVE ENDEVOUR
JEMAD	OPLAN 0506	INDIA PAPA
CJMOA	OPLAN 3506	JOINT ALLIGATOR

Cuadro 3

Autoridad	Numero de Plan	Nombre
SACEUR	OPLAN 10406	JOINT GUARD
COMSFOR	SUPLAN 31406	CONSTANT GUARD
CINCSOUTH	OPLAN 40106	DECISIVE GUARD
AIRSOUTH	SUPLAN 45106	DELIBERATE GUARD
V ATAF	OPORDER 45106.5	DELIBERATE GUARD
JEMAD	OPLAN 0507	SIERRA FOXTROT
GJMACOM	OPLAN 3507	RED STALLION
GJMALEV	APLAN 6507	ICARO II

Cuadro 4

Autoridad	Numero de Plan	Nombre
SACEUR	OPLAN 10407	JOINT FORGE
COMSFOR	SUPLAN 37407	CONSTANT FORGE
CINCSOUTH	OPLAN 40407	DETERMINED FORGE
AIRSOUTH	SUPLAN 45407	DELIBERATE FORGE
JEMAD	OPLAN 0508	CHARLIE SIERRA
GJMACOM	OPLAN 6008	ICARO FELIZ
CMOT	OPLAN 1008	CHARLIE SIERRA

• JOINT FORGE desde el 20 de junio del 1998 hasta nuestros días.

AIRSOUTH continúa con el apoyo a las fuerzas de SFOR, ahora como JFACC de fuerza que apoya: "a las operaciones en BiH y a otras operaciones que se determinen en este mismo área". Este párrafo abría la puerta a la participación en el futura conflicto de Kosovo. Permanecen cuatro EF-18 y un KC-130 como fuerzas españolas OTAN en apoyo a SFOR.

Los Planes derivados del Joint Forge fueron los que indica el cuadro 4.

OPERACIONES EN KOSOVO Y ALBANIA

• DETERMINED FALCON: días 13, 14 y 15 de julio de 1998.

Dentro del marco del Joint Forge, y coincidiendo en el tiempo con el plan Determined Forge desarrollado en BiH, se realizó la operación Determined Falcon, consistente en una demostración de fuerza de la OTAN ante Serbia. Mediante un sobrevuelo por Albania y Macedonia, se pretendía mostrar al gobierno serbio las capacidades y posibilidades de la OTAN, y de esa forma disuadirle de sus pretensiones político sociales sobre Kosovo.

España participó con ocho EF-18 y un KC-130. Los EF-18 actuaron de fuerza de protección al grueso de las fuerzas aéreas participantes, siendo los primeros en entrar y los últimos en salir del teatro de operaciones.

• JOINT GUARDIAN, desde el 12 de febrero de 1999 hasta nuestros días.

Este plan de operaciones se creó con el propósito de apoyar a KFOR (Fuerza Internacional de Seguridad para Kosovo) y dar paz y estabilidad a la zona. En esta operación se fijaron las condiciones de retirada del territorio Kosovar de las fuerzas yugoeslavas hacia Serbia y de la repatriación de los refugiados tutelada por la ONU. En el marco de esta operación se desarrolló la operación de ataque real: Allied Force.

• ALIED FORCE, del 24 marzo 1999 al 20 junio 1999

Autorizado por Consejo de Ministros de 9 de octubre de 1998 el empleo de hasta ocho EF-18, y en el





José Terol

marco de este plan de operaciones se desarrolló el ataque a Serbia de 79 días de duración. Este conflicto ha supuesto un hito en la historia de la aviación militar, pues ha sido la primera vez que se consigue la victoria empleando solamente la fuerza aérea.

Nuestros seis EF-18 y un KC-130, realizaron mas de 200 salidas en misiones CAP, BAI y AAR, logrando el cese de la agresión de la policía y ejército serbios hacia la población albano-kosovar. La actuación de nuestros pilotos supuso la reválida de una preparación y formación que coloca a nuestro Ejército del Aire a la altura de las más prestigiosas fuerzas aéreas del mundo.

Los distintos planes de operaciones que han afectado a Kosovo y Albania se detallan en el cuadro 5.

José Terol



Desde el 21 de agosto de 1993 al 30 de enero de 2001, el Ejercito del Aire ha tenido dos equipos TACP (Tactical Air Contol Party), en territorio de BiH

Cuadro 5

AUTORIDAD	NUMERO DE PLAN	NOMBRE
SACEUR	OPLAN 10410	CFA
SACEUR	OPLAN 10411	
SACEUR	OPLAN 10601	**ALIED FORCE**
SACEUR	L A R	LIMITED AIR RESPONSE
SACEUR	OPLAN 10602	EAGLE EYE
SACEUR	OPLAN 10412	JOINT GUARANTOR
SACEUR	OPLAN 10413	**JOINT GUARDIAN**
SACEUR	OPLAN 10414	ALLIED HARBOUR
JEMAD	OPLAN 009	SIERRA KILO
GJMACOM	OPLAN 6009	ICARO DORMIDO
GJMALEV	APLAN	

ACTIVIDAD DE LOS TACP EN BIH DESDE EL 21 DE AGOSTO DE 1993 HASTA EL 30 DE ENERO DE 2001

• BULLFIGHTER

Desde el 21 de agosto de 1993 al 30 de enero de 2001, el Ejercito del Aire ha tenido dos equipos TACP (Tactical Air Contol Party), en territorio de BiH. La composición de los equipos, el material empleado, así como su ubicación ha ido cambiando a lo largo de estos años. En un princi-

Cuadro 6

RESUMEN DE ACTIVIDAD DEL ALA 37 CON EL C-212 DESTACADO EN VICENZA

Fecha del primer vuelo: 15 de junio de 1993

	MISIONES	RELEVOS	TOTAL AÑO	SALIDAS	CARGA	PERSONAL	
15 JUN/DEC 1993	421:05	124:25	545:30	270	11.247	692	DENY FLIGHT
AÑO 1994	857:35	241:45	1099:20	553	27.476	1.327	DENY FLIGHT
AÑO 1996	645:30	153:40	799:10	417	3.600	1.122	DECESIVE ENDEAVOUR
AÑO 1997	766:20	176:40	943:00	455	3.946	1.747	DECESIVE ENDEAVOUR
AÑO 1998	705:20	144:50	850:10	369	6.171	1.638	DELIBERATE FORGE
AÑO 1999	698:20	161:20	859:40	385	5.953	1.344	DELIBERATE FORGE
AÑO 2000	762:35	145:30	908:05	412	9.672	1.585	DELIBERATE FORGE
AÑO 2001	673:00	161:15	834:15	347	5.570	1.212	DELIBERATE FORGE
AÑO 2002	266:55	67:15	334:10	53	4.660	301	DELIBERATE FORGE
TOTAL	6555:45	1528:55	8084:40	3.764	82.127	12.247	
TOTAL DMTO + RLVO.		8084:40					

Fecha de regreso del destacamento: 2 de julio de 2002

Cuadro 7

RESUMEN DE MISIONES Y HORAS DE VUELO DEL ALA 12 Y 15

ALA 12			ALA 15		
TIPO REAL	**MISIONES**	**HORAS**	**TIPO REAL**	**MISIONES**	**HORAS**
OCA/CAP	370	1518:10:00	OCA/CAP	553	1969:20:00
X-CAS/CAS/CAS-K	1,981	5169:10:00	X-CAS/CAS/CAS-K	2,240	4891:00:00
SEAD	318	800:20:00	SEAD	797	1975:50:00
BAI/STRIKE/X-BAI/AI	397	1128:35:00	BAI/STRIKE/X-BAI/AI	529	1206:15:00
GCAS/GSUP	11	26:15:00	GCAS/GSUP	385	0:00:00
COMAO/DACT/TCA	219	477:05:00	COMAO	137	328:40:00
			DCA/BFM	60	69:40:00
	3,296	**9119:35:00**		**4,701**	**10440:45:00**
INSTRUCCION	**MISIONES**	**HORAS**	**INSTRUCCION**	**MISIONES**	**HORAS**
TRN	9	21:25:00	TRN	0	0:00:00
LAO	111	187:55:00	LAO/ECASLAO	220	303:00:00
INS/NAV	369	675:40:00	INS/NAV	470	738:15:00
CATFLAG	6	13:20:00	CATFLAG	0	0:00:00
A/A	10	12:10:00	A/A,BFM/MCA	54	49:10:00
ECAS/ACAS	2	2:20:00	ECAS/ACAS/DACT	342	374:50:00
PV	3	2:40:00	PV/ESP	15	9:00:00
	510	**915:30:00**		**1,101**	**1474:15:00**
TOTAL ALA 12	**3,806**	**10035:05:00**	**TOTAL ALA 15**	**5,802**	**11915:00:00**

TOTALES GENERALES

REALES			INSTRUCCION		
	MISIONES	**HORAS**		**MISIONES**	**HORAS**
OCA/CAP	923	3487:30:00	TRN	9	21:25:00
X-CAS/CAS/CAS-K	4,221	10060:10:00	LAO	331	490:55:00
SEAD	1,115	2776:10:00	INS/NAV	839	1413:55:00
BAI/STRIKE/X-BAI/AI	926	2334:50:00	CATFLAG	6	13:20:00
GCAS/GSUP	396	26:15:00	A/A	64	61:20:00
COMAO	356	805:45:00	ECAS/ACAS	344	377:10:00
DCA	60	69:40:00	PV	18	11:40:00
			X-BAI	0	0:00:00
	7,997	**19560:20:00**		**1,611**	**2389:45:00**

TOTAL MISIONES	**9,608**
TOTAL HORAS	**21950:05:00**



F-15 nortemericano.

pio el equipo constaba de tres personas y un vehículo Nissan pintado de blanco con distintivos ONU y destino en Vitez (NW de Sarajevo). La evolución del TACP en personal y medios nos condujo a la configuración final idónea para operar en este teatro de operaciones, compuesta por cinco personas, con un BMR como transporte.

Muchas han sido las felicitaciones en reconocimiento a las 11.315 conducciones realizadas por nuestros FAC, pero entre todas lo mejor ha sido el reconocimiento continuado de todos los pilotos de OTAN, señalando a nuestros TACP como los mejores en disposición y efectividad en todo el teatro de operaciones.

OPERACION SHARP GUARD DESDE EL 12 DE JULIO DE 1993 HASTA EL 30 DE MAYO DE 1996

De conformidad con la resolución 820 de la ONU relativa al embargo y control de mercancías de la antigua Yugoeslavia, la OTAN y la UEO aúnan esfuerzos para bloquear de forma efectiva a este país, mediante el control del mar Adriático. A esta operación se une España, destacando a la Base Aérea de Sigonella (IT) un P-3 del Ala 21/11 para misiones MPA (Maritime Patrol Aircraft). El destacamento de 15 días de duración por mes, exigía volar unas 80 horas, con la dificultad lógica de operar tan continuado en este breve espacio de tiempo.

El resumen de actividad del Grupo 22 en Sharp Guard fue:

Avión	P-3
Horas Mision	1.453
Salidas	164
Nº Destacamentos	24
Horas transito	224
Salidas en transito	56

RESUMEN DE ACTIVIDAD DEL ALA 37 CON EL C-212 DESTACADO EN VICENZA DESDE EL 15 DE JUNIO DE 1993, HASTA EL 02 DE JULIO DE 2002

Cuadro 6

Hay que mencionar de forma muy especial el vuelo realizado por el C-212 entre Zagreb y Split el día 8 de marzo 1994, que terminó con un motor parado y serios daños en la cola por impacto de un SAM-7. La toma de tierra se produjo en el aeródromo de Rijeka (Croacia) desde donde se evacuó a los heridos por esquirlas del misil que atravesaron el fuselaje.

RESUMEN DE LA ACTIVIDAD DEL ALA 35 DESTACADO EN GRAZZANISSE (IT) DESDE EL 07 DE FEBRERO DE 2002, HASTA SU REPLIEGUE EL 30 DEL JUNIO DE 2002

En apoyo de COMAIRSUOTH el Ejercito del Aire destacó un T-19B a la Base Aérea de Grazzanisse, situada a 40 Km. de Nápoles. Las misiones encomendadas fueron: Nato Channel Flight (NCF) y Operatinal Support Airlift (OSA).

El resumen de la actividad del Ala 35 durante los cinco meses que duró este destacamento es:

Avión	T-19B
Horas misión	244
Pax	1225
Horas Tránsito	32

Cuadro 7 ■



P-3 del Ala 21/11 para misiones MPA (Maritime Patrol Aircraft) destacado a la Base Aérea de Sigonella.

El Ala 31 en Spilimbergo (Italia)

ADOLFO BORREGO CORRALES
Subteniente de Aviación

FRANCISCO BUSTOS HERRANDO
Sargento 1º de Aviación

Localizada al norte de Italia, depende de la provincia de Pordenone y ubicada en la región autónoma de Friuli-Venecia Giulia, su antigüedad data de los años 1000 al 1200 y su nombre, probablemente, se debe a la familia Spengenberg.

Actualmente la ciudad y sus fracciones vienen a tener unos 11.000 habitantes y su superficie viene a ser 72 km^2.

Como dato histórico reseñar que la primera influencia española data del año 1532 cuando el Emperador Carlos V viajó a Spilimbergo, donde él y su séquito fueron recibidos por los diputados de la señoría de Venecia.

La economía de la comunidad depende en gran medida de la agricultura, frutas hortalizas, viñedos, etc..., así como de diversas industrias de pequeñas dimensiones sobre todo en el sector mecánico.

Cuenta también con una escuela de mosaicos que data del año 1922 , catalogada como una de las mejores del mundo, sus producciones se pueden encontrar en países como EE.UU, Japón, Australia, así como en la mayoría de los países de Europa.

LLEGADA A LA CIUDAD

El 28 de noviembre de 1994 un convoy partía de la base de Aviano bajo una espesa niebla transportando al personal del Ala 31, con destino a la ciudad de Spilimbergo. Lo que con el paso del tiempo haríamos en 40 minutos nos llevó 2 horas. Esto hace pensar que el GPS también es importante en tierra para que el personal del Ala 31 encuentre su destino. Finalmente el convoy llegaba a Spilimbergo, donde el personal del Hotel President, lugar de alojamiento durante todo el destacamento de parte del personal del Ala 31, les esperaba para cenar.

PRIMEROS CONTACTOS CON LA POBLACIÓN DE SPILIMBERGO

Transcurrido el primer día de trabajo, comenzamos a explorar la ciudad bajo un frío intenso, y a buscar un sitio donde cenar a una hora no habitual en aquel país, conscientes de que, con el paso del tiempo, tendríamos que acostumbrarnos a sus intempestivos horarios.



Spilimbergo.



Acto de despedida a los miembros del Ala 31, en agradecimiento a las buenas relaciones y amistad surgida durante nuestra estancia en Spilimbergo.

La primera parada fue en uno de los lugares más típicos de la ciudad, La Enoteca (también llamada Sacristía), que con el tiempo se convirtió en uno de los lugares más frecuentados por los españoles. Durante la cena, los entonces comandantes Villarroya y Ferrer, un teniente coronel de los Flecche Tricolori, y el dueño de la Enoteca, Sr. Stefano, tuvieron la idea de preparar la más típica comida española: paella, nuestro plato más solicitado y no muy habitual hasta nuestra llegada. A partir de ese momento, se comenzaron a estrechar los lazos con los ciudadanos que día tras día conocíamos. Después de realizar algunas comidas típicas españolas en la cocina de la Enoteca, nos dimos cuenta de que el confort de la panza era una buena forma de romper el hielo para cimentar lo que el tiempo convertiría en buenas amistades, algo a lo que todo el personal se entregó con entusiasmo como queda patente en este relato; en estos primeros días se cono-



ció el Hotel Stella D'Oro en el que se alojaron miembros del Ala 31 durante todo el destacamento.

TRABAJO Y OCIO

Inicialmente el destacamento del Ala 31 estaba compuesto con 2 aviones TK-10, 3 tripulaciones completas, 1 equipo de mantenimiento completo y personal de oficinas y equipo personal de vuelo. La programación solía incluir dos vuelos diarios más una tripulación de Servicio, generalmente a horas intempestivas; se daba el caso de tripulaciones que no se veían en días, saludándose en el trayecto de ida para unos y vuelta para otros en la estrecha carretera de Spilimbergo a Aviano. Los días en que no se programaban misiones los dedicábamos a hacer un poco de turismo por la ciudad y sus alrededores: Venecia, Pordenone, Udine, San Daniele (ciudad del jamón), Lago de Barcis, Piancavallo y un largo etc., constatando la gran belleza de la región Friulana, su rica gastronomía y sus buenos vinos, siempre asesorados y muchas veces acompañados por nuestros amigos de Spilimbergo. Teníamos la suerte de tener muy cerca una de las zonas turísticas más importantes del norte de Italia, tanto durante la temporada estival como invernal, lo que nos dio la oportunidad de practicar y disfrutar de los deportes propios de ambas estaciones.

INTERCAMBIO CULTURAL Y GASTRONÓMICO

Sorprende el conocimiento que tiene el Ala 31 del patrimonio artístico y cultural de la región del Friuli y de su gastronomía. Era muy frecuente mantener conversaciones sobre los lugares que nuestros amigos italianos nos recomendaban visitar. Pudimos disfrutar visitando en Spilimbergo el Castello Palazzo di Pinto, el Duomo con sus pinturas, la Torre Orientale, la magnífica escuela de mosaicos y la iglesia de San Rocco, donde está el patrón de la ciudad. Dentro de sus fiestas tradicionales, destacamos el tradicional desfile de la Maccia, donde la gente de la ciudad participa con sus trajes y armaduras de época y de su mercadillo medieval. También es muy interesante el festival de música folk, uno de los más importantes de Europa. Por este festival vimos pasar a grupos y solistas de todos los continentes: Héroes del Silencio, Carlos Núñez, Joan Báez, Donovan y otros muchos. Es muy común encontrar a lo largo del año diversas exposiciones principalmente de mosaicos y fotografía, así como muy diversos actos deportivos y gastronómicos en los cuales, como no, el personal del Ala 31 participó activamente. Pero quizás lo que más nos costó fue acostumbrarnos a su forma de celebrar la Navidad y la Semana Santa. Dentro de la

NON SOLO LAVORO

UN LUGAR LLAMADO AVIANO

La noticia corrió de boca en boca como una deflagración por todo el barracón, por todas las oficinas, por cada dependencia del Ala 31: la base donde se crearía el destacamento sería Aviano. ¿Aviano? Hasta ese noviembre de 1994 jamás habíamos oído hablar de ese sitio. En cuanto llegamos a casa todos echamos mano de nuestros atlas y nos pusimos a localizar ese desconocido lugar. Allí se encontraba, en el nordeste de Italia, un pueblecito perteneciente a la provincia de Pordenone en la región del Friuli Venezia Julia, iba a estar a partir de ese momento ligado para siempre a nuestras vidas.

El primer temor asomó al pensamiento de muchos de nosotros (más modernos por entonces) .Puesto que la duración inicial del destacamento sería de unos tres meses ¿Nos llegaría el turno? ¿Correría lo suficiente la lista para que nos tocase a todos, o nos quedaríamos colgados en puertas, sin poder formar parte de aquella experiencia? Esos tres meses se transformaron en las botellas de aquel santo napolitano, San Genaro, que (después de unos años sin cosecha por la sequía) a punto de acabársele el vino para poder decir misa rezó a Dios y este le concedió el milagro de unas botellas que jamás se vaciaban. Cuando estaban a punto de acabarse se llenaban de nuevo solas .Tal fue nuestro caso ;Cuando se daba por hecho que "ICARO" iba a terminar, volvía a prorrogarse una vez y otra. Fuimos para tres meses y nos quedamos ¡ siete años ! Siete años en la vida de un escuadrón son muchos años y sumando semanas y meses allí pasados, algunos llegamos a estar, otros incluso a rebasar, dos años de nuestra vida viviendo y trabajando en ese gran país que nos proporcionaría infinidad de experiencias profesionales y personales.

Un país que a punto de partir, con la excitación que provoca un viaje a un lugar desconocido pero con la certeza de que nos va a impresionar, nos hacía soñar con arte, paisajes, ricos caldos, museos, con la sabrosa y calorífica pasta... Para los que no habíamos visitado nunca Italia, era un sueño a punto de cumplirse.

Me toca a mí (un miembro más de aquel destacamento) intentar describir lo que fue nuestra vida ociosa fuera del trabajo. Y es obvio que Italia ofrecía multitud de posibilidades en nuestro tiempo libre. Que nadie se lleve a engaño y se tome este artículo como el relato de unas vacaciones o expedición turística. Nada más lejos de la realidad; pero siete años dan para mucho. Hubo periodos durante los cuales no podíamos salir del hotel por estar continuamente de alarma. Se hicieron miles de horas de trabajo y base, más de una noche vela, interminables kilómetros de carretera para desplazarnos de los hoteles a la base en furgonetas que aunque con el paso del tiempo fueron mejorando en modernidad y comodidad, al principio eran insufribles y destartaladas. Muchos bocatas en el avión y porqué no decirlo, algún que otro susto; al fin y al cabo estábamos en medio de una guerra. Pero de este capítulo más serio se ocuparán otros compañeros.

Cada vivencia es única y personal, yo no sé si al relatar la mía expreso la de todos con los que trabajé y conviví y describir siete años de destacamento es tarea difícil. Pero seguro que en más de una opinión coincidiré con la mayoría.

LIGNANO

Como miembro de mantenimiento al principio y parte de una tripulación después, viví en zonas diferentes. La primera fue Lignano Sabbiadoro; pueblo costero turístico bañado por el Adriático, muy frecuentado por Hemingway para practicar una de sus grandes aficiones, la pesca. Allí nos alojamos en el hotel Columbus. Lignano es un destino clave en la costa, a donde acuden en verano los italianos del Friuli y muchos alemanes y austriacos para disfrutar de las playas y el calor estival. Pero cuando llegamos nosotros era invierno y ya sabemos como es un pueblo de costa en invierno. Por unas calles desiertas y medio muertas (a las cinco de la tarde ya era de noche) paseábamos los españoles en busca de alguna enoteca o cafetería abierta donde poder echar un trago y pasar el rato. Cuando fue posible alquilamos un coche o nos enteramos de los horarios de los autobuses para poder desplazarnos y conocer otro lugar cambiando así de aires. Lignano estaba a una hora exacta de furgoneta (de las destartaladas) de Aviano. En aquella época había dos turnos y el segundo era infernal; solía salir del hotel a la una o las dos de la madrugada para pasar casi toda la noche a pie de avión "al quite" de alguna posible avería. En mayo con el verano en puertas, el dueño del hotel nos "invitó" a pagar las tarifas de temporada alta por habitación, que seguro pagarían los turistas venideros ó a abandonar el Columbus en busca de otro "albergho" más económico. Y así comenzó el deambular de los chicos de mantenimiento a lo largo de los años por una serie de pueblos y hoteles para establecerse por último en Pordenone hasta el final del ICARO.

SPILIMBERGO

En mayo de 1996 soy llamado a Zaragoza para hacer el curso de supervisor de carga y cambiar así de tener los pies en la tierra a estar volando con este fantástico avión que es el Hércules. Vuelvo a Italia medio año después para alojarme en un hotel situado en el pueblo donde desde el principio del destacamento se habían alojado las tripulaciones de los Dumbos: Spilimbergo.

Antiguo burgo medieval, Spilimbergo conserva gran parte de su arquitectura y tradiciones de siglos pasados. Es la cuna del mosaico europeo; gran parte de los que adornan las antiguas iglesias, conventos y monasterios cristianos desde Portugal hasta Constantinopla están elaborados por maestros salidos de la escuela de de Spilimbergo. Tal es la tradición de este arte que incluso las tumbas de su cementerio están ornadas con miles de teselas formando preciosas imágenes o figuras.

Una parte de las tripulaciones se alojó en el hotel President y la otra en el Stela d''Oro. Ambos llegaron a ser nuestra segunda casa durante esos años pues aparte del tiempo allí pasado, el trato que recibimos fue inmejorable. En el Stela llamábamos a Oliva (la dueña y trabajadora H24) "la mamma" y es que no exagero si digo que nos atendía y nos trataba como tal y que ella y los demás miembros de su familia y trabajadores del hotel hicieron todos esos años mucho más llevaderos.

Spilimbergo tenía una "casa di riposo" acogida a la nueva ley que desde entonces permitía a los enfermos mentales abando-

narla y regresar a ella a sus anchas por lo que una de las características de nuestra vida en el pueblo llego a ser el ver circular o toparnos con estos curiosos "mattos" cada uno con su manía especial.

NON SOLO LAVORO

Seguro que sí coincido con todos los compañeros al hablar de gastronomía. Raro era el sitio donde no se comiera abundante y bien. Aunque la pasta era el plato omnipresente, la comida era muy variada; siempre estupenda allí donde fueras. Lograr volver a España con los mismos kilos con los que saliste era un auténtico reto sólo conseguido por unos pocos. Habrá acuerdo también al hablar del café. En España el sabor del café es distinto de una calle a otra de nuestro barrio, pero en Italia el bar más perdido en el pueblo más remoto ofrece un café delicioso, auténtico, inigualable en ninguna parte del mundo .

En el tema culinario podíamos seguir largo y tendido continuando con los helados, el vino, la grappa... ¡Una maravilla!

Al pasar tanto tiempo en el país y con sus gentes, aprendimos bastante el idioma (algunos llegando incluso a dominarlo) y no era raro que algún forastero nos preguntara por tal calle o plaza y pudiéramos indicarle en italiano, casi perfectamente, la dirección que buscaba.

El deporte formó parte importante de nuestro tiempo libre. Muchos corredores encontraron en los caminos entre los trigales y los frutales fabulosas pistas de entrenamiento. Otros retomaron de nuevo esa vieja afición dormida ya en la comodidad de los años. Los montañeros y esquiadores tenían en los cercanos Dolomitas estupendas pistas a su disposición. La posibilidad de jugar al fútbol, tenis, baloncesto...llenaba muchas horas muertas y liberaba nuestras mentes de tensiones y morriñas.

Pero lo más fantástico de esta experiencia fue la posibilidad de conocer un país como Italia a lo largo de todas las estaciones del año conviviendo con su gente y en cierto modo a tu aire. Aunque hubo muchas e interesantes excursiones organizadas, siempre dentro de los límites establecidos en la normativa del destacamento, podíamos alquilar un coche o coger un "treno" para desplazarnos hasta aquel destino que quisieras visitar. Serian incontables los lugares que juntos o por separado hemos conocido; desde la bella Florencia, pasando por Padua, Verona, Pisa....hasta la interesante Ravenna, Llegando una comisión del destacamento hasta Roma para ser recibidos por el Papa en audiencia; pero sin ninguna duda la estrella siempre fue Venecia. Ya desde los tiempos de Lignano era el destino favorito. Apenas a hora y media en tren, Venecia era un sueño cumplido; hemos recorrido cada rincón e islas de alrededores. La hemos conocido inundada (de agua y de turistas), solitaria y húmeda, en carnavales....algunos incluso se fueron a despedir el año viejo a la plaza de San Marcos en una de las muchas Navidades que allí permanecimos. Inolvidable Venecia.



"Revocaciones de la Macia en Spilmbergo"

ARRIVEDERCHI ITALIA

Paola (la hija de Oliva) nos confesaba un día ante nuestra completa estupefacción, que al principio, cuando se enteraron en el pueblo que iban a llegar "españoles", estaban incómodos y temerosos, que incluso algunos comerciantes nos vigilaban en las tiendas "por si acaso". Lo cierto es que no era la primera vez que oía tales comentarios y tan extraña y falseada imagen de nuestro país en Europa. Pero esa escasa gente que desconfiaba, con el paso del tiempo nos recibían calurosos en los bares y restaurantes y nos saludaban amables por las calles. Y tal era la integración de los españoles en su vida y tan acostumbrados estaban ellos a nuestra presencia en las calles, que Oliva me comentaba que al poco de marcharnos mucha gente pasaba por el hotel y preguntaba ¿E gli spagnoli? ¿Dove sono? En cierto modo nos convertimos en embajadores y ejemplos de ciudadanos españoles. Y esos hombres y mujeres de los que al principio recelaban eran despedidos un día de julio del 2002 por el alcalde del pueblo, la corporación municipal, la banda de música y un montón de espectadores, en un emotivo acto lleno de elogios, intercambio de regalos y honores en el ayuntamiento, sellando así una amistad para siempre.

Hoy cuando los acontecimientos internacionales, los compromisos y decisiones de nuestro gobierno han enviado a los hombres y mujeres de este Ala 31 hasta Kirguiztan a un nuevo destacamento en los confines de Asia, el paisaje y la experiencia italiana empiezan a desvanecerse en la nebulosa de los recuerdos y la comparación entre uno y otro es inevitable.

Muchos son los spilimbergueses que han venido ya a las fiestas del Pilar en Zaragoza invitados por gente del Ala 31 y muchos somos los que hemos prometido volver a Italia con nuestras mujeres e hijos para enseñarles y conocer más profundamente tan maravilloso país. ¡Gracias y hasta siempre Italia!

PABLO LOPEZ SANTOS
Sargento 1º de Aviación

gastronomía recordamos lugares donde habitualmente disfrutamos de los platos típicos de la zona, como son además de los restaurantes de los hoteles President y Stella D'oro, Tre Corone, La Torre, Da Tonino, la Perla, Cónsul, Bachero, D'afro, Mus y algunos más que seguro hemos olvidado; es digno de mención que, gracias al intercambio de recetas culinarias, hoy en nuestras casas elaboramos la pasta de forma diferente, para sorpresa y satisfacción de nuestras familias, mientras que nosotros hemos exportado nuestra tortilla de patatas, la sangría y la paella. Lo cierto es que con el paso de los años muchos hogares de Spilimbergo gozan de tener colgadas en sus cocinas paelleras de distintos tamaños. Se llegó también a valorar nuestra charcutería, el chorizo, lomo adobado,...a pesar de disponer en la comarca de una de las más importantes empresas del norte de Italia, como es Lovissón y contar con los jamones de San Daniele. A su vez descubrimos algo que a nuestros abuelos no les hubiera sido extraño, el pan friulano (pollenta) que no es otra cosa que pan de maíz. Resaltar dentro de sus "caldos" el extraordinario vino blanco además de su famoso digestivo "La Grappa", lo que nos obligaba a pelear con nuestros tintos y orujo.





RELACIONES SOCIALES CON LA CIUDAD

Gracias al carácter tan parecido que nos une al pueblo italiano y con un idioma un tanto similar, hasta el dialecto friulano es similar al catalán, fuimos introduciéndonos en su vida social, siempre contando con el inestimable apoyo del personal de los dos hoteles, a los cuales les estaremos siempre agradecidos. Empezamos a conocer a gente como el alcalde, el director de la escuela de mosaicos, a trabajadores de distintas capas sociales, hasta el punto que llegamos a participar en actos como bodas, bautizos, fiestas familiares y por desgracia y pasados unos años a funerales de los que fueron nuestros amigos. Resultaba bastante curioso que la mayoría de las personas que conocimos tenían una gran estima al Cuerpo Militar de Alpinos, cosa que comprobamos en la Reunión Nacional de Alpinos celebrada en Udine contando con la presencia de 50.000 alpinos y quizá por ello fue más fácil el acercamiento que tuvieron con el personal del Ala 31.

En el aspecto deportivo resultó curioso que además del equipo de la ciudad hubiera otro con el nombre de "LA REAL SOCIEDAD DE SPILIMBERGO", más adelante descubrimos que este club tenia un vinculo con nuestra Real Sociedad. Tal fue nuestra curiosidad que un buen día nos acercamos a disfrutar de un partido y ese mismo día entablamos relaciones con su presidente (gran amante de García Lorca), sus directivos y jugadores, hasta el punto de que algunos de los integrantes de Ala 31 aún continúan siendo socios y pudieron disfrutar de la sede social, la Cantina del Presi, tanto en los días de derrota como de victoria. Hay que hacer una pequeña reseña y agradecer al "presi" por pagar la multa impuesta al club por protestas al arbitro de los "tiffosi" españoles como reflejó el acta y la prensa deportiva, de la cual se guarda el recorte en el museo del Ala 31. Con todo esto al igual que nosotros les invitamos a participar en nuestras celebraciones, patrona, el Pilar, y otras más. Ellos siempre se acordaron de nosotros para celebrar las suyas, así como en las visitas de nuestros generales y jefes les hicieron participes de diversos actos llevándose siempre una grata impresión del trato recibido.





limbergo, a lo cual el GJMALEV aceptó. De la misma forma el GJ-MALEV y el jefe del Destacamento Ícaro invitaron al alcalde y a algunos ciudadanos a los actos de despedida con motivo de la finalización del Destacamento en la Base Aérea de Aviano.

Al finalizar los actos de despedida, se celebró en Spilimbergo un acto de despedida con la asistencia del GJ-MALEV, jefe del Destacamento Ícaro, jefes del Ala 31 y Ala 15, así como comisionados, familiares y amigos. Cabe destacar la presencia de grupos de antiguos alpinistas y paracaidistas italianos.

En dicho acto celebrado en el Ayuntamiento (amenizado con pasodobles interpretados por la Banda y Música del MALEV), se intercambiaron regalos, entre el Ayuntamiento de Spilimbergo y el MALEV, Destacamento Icaro y Ala 31.

Más tarde en el monumento a los caídos se ofreció una corona de flores y se interpretaron los himnos nacionales de Italia y España. Finalizado este acto todo el personal se dirigió al Hotel President donde se descubrió una placa realizada en mosaico (donada por la Escuela de Mosaicos de Spilimbergo), como recuerdo de la estancia de los militares españoles en dicho pueblo. Seguidamente se ofreció un pequeño ágape en el Hotel al que fuimos invitados por los amigos de Spilimbergo. Al finalizar hubo la no deseada e inevitable triste despedida.

Todo esto ha llegado a servir para que algunos ciudadanos de Spilimbergo se animasen a venir a nuestra España, y más en concreto a visitar y convivir unos días con nosotros en Zaragoza. Por pura anécdota, decir que algún español se ha casado con alguna chica de Spilimbergo.

LLEGÓ LA DESPEDIDA

En junio de 2002 se nos notificó que para el día 1 de julio terminaría la Operación ICARO. Durante el transcurso del ultimo destacamento recibimos la visita del general jefe del MALEV así como la del general jefe de la Base Aérea de Zaragoza donde visitaron y compartieron mesa con los miembros del destacamento en los distintos hoteles donde residían. En su visita al Hotel President, donde compartieron mesa con el Jefe del destacamento, personal del Ala 31, así como con el alcalde y amigos de Spilimbergo, surgió la invitación por parte del alcalde para que los generales visitaran el pueblo y conociesen la Escuela de Mosaicos, el Ayuntamiento así como los distintos monumentos de Spilimbergo. Durante la Visita el alcalde le propuso al GJ-MALEV, el deseo de los ciudadanos así como el suyo de poder hacer un acto de despedida a los miembros del Ala 31, en agradecimiento a las buenas relaciones e incluso amistad surgida durante nuestra estancia en Spilimbergo, a lo cual el GJMALEV aceptó.

También hay que reseñar que en agradecimiento al trato dispensado a los españoles por parte de sus ciudadanos en estos siete años, le ha sido concedida a Spilimbergo y en la persona de su alcalde la Medalla al Mérito Aeronáutico.

Para terminar quisiera expresar en nombre del Ala 31 nuestro más sincero agradecimiento al alcalde, a la Corporación Municipal, los hermanos Alzzeta, Sra. Oliva, Paola, resto del personal de ambos hoteles y en general a todos los ciudadanos de Spilimbergo. Mención especial para Yipi entrañable amigo de todos los españoles y a todos los que fueron como nuestra "familia", durante estos siete años y medio. ■

Todo lo que sube...

ANTONIO ALVARO GONZALEZ
Comandante de Aviación

EL COMIENZO

En apoyo de la resolución 781 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas por la que se prohibían los vuelos militares en el espacio aéreo de Bósnia-Herzegobina, aviones F-18 y KC-130 españoles llevarían a cabo innumerables misiones sobre los cielos de la escindida Yugoslavia así como sobre el mar Adriático. En lo relativo a las misiones del Hércules, el ATP-56 reflejaba claramente los procedimientos de reabastecimiento en vuelo que serían puestos en práctica de inmediato aunque, esta vez sin ser un mero entrenamiento y sin margen para el error so pena de provocar graves consecuencias.

La participación del Ala 31 en el conflicto sería mucho más completa y compleja pues, a la anteriormente citada misión de reabastecimiento, abría que sumar el importante trabajo que supuso el despliegue, repliegue y sostenimiento de la misión en colaboración con los T-19 del Ala 35. Muchas fueron tales misiones y muchas las experiencias pero basta echar un vistazo a los números para darnos cuenta de la envergadura del trabajo realizado. (ver cuadros nº 1 y nº2).

El 25 de noviembre de 1994, se iniciaron las rotaciones de aviones T-10 con el fin de llevar a cabo el despliegue del Ejército del Aire en la Base Aérea de Aviano. Nadie suponía que, lo que en primer lugar era un despliegue temporal de seis meses prorrogables otros seis, se iría prolongando en el tiempo de una forma inexorable hasta finalmente llegar a superar de largo los sesenta y seis meses y parecer que Aviano, Pordenone y Spilimbergo eran parte de la herencia española en Italia.

No todo fueron misiones y vuelos, inicialmente, el trabajo de integración en las fuerzas de la coalición fue particularmente complejo pues hubo mucho material que estudiar, que comprender y que asimilar. Palabras tales como SPINS (Instrucciones Especiales), ATO (Air Taking Order), CONPLAN (Plan Comunicación), que si bien eran por todos conocidas, también es cierto que pocos habíamos empleado con asiduidad y mucho menos con soltura, e iban a ser a partir de entonces el pan nuestro de cada día.

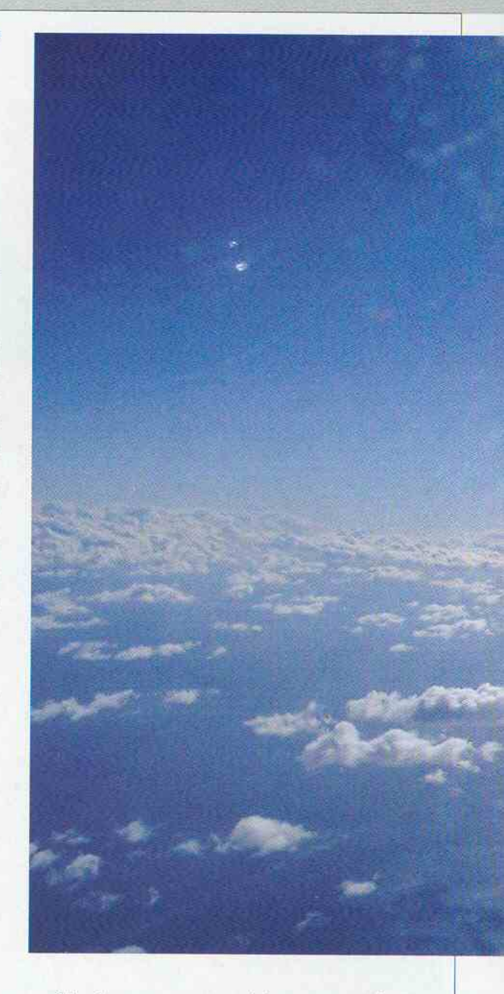
LAS MISIONES

Los vuelos se sucedían y los repostajes se cumplían uno tras otro tal y como se nos exigía. Es cierto, la capacidad de cesión de combustible no era muy elevada (ver cuadro nº3), sobre todo comparándola con otros "tankers" operativos en la zona capaces de dar el triple de combustible, pero la disponiblilidad y capacidad de adaptación a cualquier misión por parte de los "Cent" consiguieron que los medios del Ala 31 fuesen notoriamente reconocidos por todos los países participantes en la operación Deny Flight.

Cuadro nº 1

DATOS RELATIVOS AL ALA 31 EN EL DESTACAMENTO ICARO

AÑO	HORAS/V	SALIDAS	PAX	CARGA
94	180:55	84	381	249.867
95	1.621:30	457	3631	553.510
96	1.112:40	326	2127	438.255
97	856:10	257	1809	407.314
98	822:10	241	1805	290.488
99	1.019:15	275	1507	340.477
00	935:45	242	1389	195.290
01	638:55	184	1826	133.699
02	229:40	85	768	109.028
TOTAL	7.483:00	2.151	15.243	2.817.925



Sin importar a qué hora se solicitase, los miembros del Ala 31 despegaban de Aviano y tras sobrevolar la siempre admirada Venecia, se procedía vía Ancona, Pescara y Vieste, a las zonas de Speedy North, Speedy South, Sonny North, Sonny South, Pam, Amoco y Sunoco (ver cuadro nº4). Una vez en la zona, se procedía a contactar con Magic para recibir las últimas órdenes y/o variaciones en el ATO, y a partir de ahí comenzaba la tensa espera de los receptores. Muchas veces tan sólo se veía el fulgor de las toberas de los cazas al abandonar nuestra posición y apenas una sombra en la oscuridad junto a nuestro avión. La ausencia de sistemas de autoprotección y la vulnerabilidad de nuestro avión provocaba cierta tensión en la espera, pero finalmente llegaba el momento de cantar bingo y comenzar el camino de vuelta a casa. Recogíamos mangueras, completábamos los procedimientos y tras



despedirnos de Magic, regresábamos recogiendo las miguitas de pan que habíamos dejado en el camino de ida.

La espera, tal y como he comentado anteriormente, no siempre era relajada, a los procedimientos previos a los enganches había que añadir el trabajo de coordinación con el resto de agencias y así, las cuatro radios de abordo siempre estaban ocupadas y con alguien a la escucha, siendo lo habitual que el piloto permaneciese con Magic (AWACS), el copiloto en frecuencia de repostaje (receivers) y por último, el navegante con Barca (Control Militar Italiano) y con Tanker common (resto de cisternas en zona).

Había, por tanto, trabajo para todos, pues aunque en cabina todos teníamos algo de qué preocuparnos, al menos teníamos la tranquilidad que da la ignorancia y me refiero a que por el contrario, los dos observadores de repostaje veían en vivo y en directo todo el proceso de aproximación y enganche, lo cual resultaba en ocasiones espeluznante y nada relajante.

El trabajo realizado dejó grandes enseñanzas en el 312 Escuadrón que posteriormente serviría para que otro despliegue de suma importancia como ha resultado el del Destacamento Géminis en Manás, se pudiese llevar a cabo con absoluta tranquilidad y despreocupación.

LECCIONES APRENDIDAS

Las lecciones aprendidas son muchas y diversas pero quizás algunas resulten más llamativas que otras, pues han resultado de suma importancia en el otro gran despliegue del Ala 31 en el mundo frenético en el que vivimos.

Cuadro nº 2

COMBUSTIBLE TRANSFERIDO

COMBUTIBLE EN LBS	AAR C-15 DE T-10	AAR TK-10 AVOS OTAN
AÑO 94	827.500 LBS	131.000 LBS
AÑO 95	6.072.705 LBS	2.308.264 LBS
AÑO 96	1.655.800 LBS	3.207.150 LBS
AÑO 97	1.319.100 LBS	1.788.700 LBS
AÑO 98	1.207.100 LBS	1.884.400 LBS
AÑO 99	423.100 LBS	3.286.400 LBS
AÑO 00	590.500 LBS	2.648.000 LBS
AÑO 01	761.600 LBS	1.639.600 LBS
AÑO 02	284.700 LBS	688.000 LBS
PARCIAL	13.138.105 LBS	17.591.514 LBS
TOTAL	30.729.619 LBS	

Un site survey efectuado con rigor, es la base del éxito de cualquier despliegue, sea donde sea que se pretenda desplegar; sin información el fracaso está garantizado y los medios previstos deberán ser, normalmente, superiores a los verdaderamente necesarios y por ello el esfuerzo de transporte que debamos llevar a cabo podrá resultar excesivo para los medios que poseemos.

Los procedimientos lo son todo en un mundo en el que la diversidad de medios es total y lo que re-

sulta más importante, la participación de coaliciones, implica la cooperación e interacción de sus medios y de sus hombres. El buen entendimiento no se improvisa y la coordinación no es fruto del azar. Nada puede quedar sujeto al libre albedrío de una persona o entidad pues todos los miembros de una operación deben saber qué hacer, cómo hacerlo y cuándo hacerlo sin el menor margen de error.

Las comunicaciones y en concreto, el empleo de sistemas de datos y voz seguros, resultan esenciales en un ambiente hostil donde quien posee la información, posee el poder y donde, como es natural, nadie se fía de nadie a no ser que previamente haya sido debidamente autentificado y emplee un medio seguro y fiable de transmisión como el Have Quick.

La interoperabilidad de los medios es esencial, pues la única forma de formar parte de un todo es que cada una de las partes sea capaz de ayudar a las otras y lo que muchas veces resulta más importante, es tener la posibilidad de recibir ayuda de los demás.

La autoprotección resulta imprescindible para operar en un ambiente hostil. Hoy por hoy, si no cuentas con dichos medios serás automáticamente excluido de la operación y no tendrás oportunidad de demostrar ni tus posibilidades ni tus habilidades porque estarás fuera. Esto resultaría profético, pues la adquisición de dichos medios fue la clave que permitió la participación del T-10 en la operación Libertad Duradera.

La habitabilidad de las dependencias de vida y apoyo a la operación tienen una gran importancia en el desarrollo de las operaciones, pues la optimización de los puestos de trabajo y la mejora de la calidad de vida repercuten directamente en la ausencia de errores y en la mejoría de la efectividad. No se trata de comodidad sino de facilitar un entorno favorable que permita al individuo la concentración, la intensidad y la continuidad en el trabajo.

Por último, si bien durante la operación Deny Fligth no resultó determinante, la ausencia de TCAS a bordo de los T-10 tenía como consecuencia que habitualmente, la única información de posición de los posibles receptores se limitase a la proporcionada por el TACAN aire-aire, lo cual no resultaba en exceso tranquilizador. Posteriormente, en el conflicto de Afganistán y ante la ausencia de AWACS dentro de la zona de operaciones, dicha carencia resultaría mucho más crítica, pero esa.... esa es otra historia.

Cuadro nº 3

CALCULO DE COMBUSTIBLE TRANSFERIBLE EN LAS DISTINTAS ZONAS TENIENDO EN CUENTA EL FACTOR TIEMPO EN ZONA

ON STATION	SPEEDY	SONNY N	SONNY S	PAM	AMOCO	SUNOCO
BINGO	12.5	15	15.5	17	20	21
FUEL TO GO	4.7	7	9.5	11	13	14
00+30	47.8	43	40	37	32	30
00+45	46.3	41.5	38.5	35.5	30.5	28.5
01+00	44.8	40	37	34	29	27
01+30	41.8	37	34	31	26	24
02+00	38.8	34	31	28	23	21
02+30	35.8	31	28	25	20	18
03+00	32.8	28	25	22	17	15
03+30	29.8	25	22	19	14	12
04+00	26.8	22	19	16	11	9

EL FINAL DEL VIAJE

Todo lo que sube baja y por supuesto, todo lo que comienza tiene un final. Así y aunque, como siempre, opiniones hay para todos los gustos y había quien pensaba que duraría por los siglos de los siglos amén, también el destacamento de Aviano tuvo su final.

También en su día auguré que lloraríamos al abandonar aquellas tierras y cual triste augurio, dicha profecía se cumplió al fin. Muchos amigos, muchas experiencias, muchas vivencias que difícilmente podrán ser repetidas y muchos ratos difíciles que con el transcurrir del tiempo se recordarán en las noches de nuestra memoria con un pequeño toque de añoranza y de ilusión por todo aquello que allí quedó.

Otras misiones se han cumplido, otros destacamentos se han activado o han estado a punto de serlo, pero la enriquecedora experiencia, que el Destacamento de Aviano supuso para el Ala 31, será del todo irrepetible. ■

Cuadro nº 4

ZONAS DE AAR



Aviano...es tremendo

RAMON RAIMUNDO MARTINEZ
Teniente Coronel de Aviación

Quisiera empezar esta narración expresando la sabiduría que poseen los gallegos. No tengo nada en contra de ellos es más, creo que con estas líneas desde hoy me ganaré su amistad.

Recuerdo que cuando me encontraba realizando el curso de Estado Mayor (el primero conjunto de nuestras Fuerzas Armadas) tenía sentado a mi lado a un querido comandante de Infantería de Marina que se llamaba Manuel Díaz Ferreiro (¿te sigues llamando así?, ¿verdad que sí Manolo?). Pues bien, Manolo siempre que me veía me decía: "AVIANO..., AVIANO,... AVIANO ES TREMENDO, MONCHO". Sus razones tenía para decirlo pues raro era el día en que alguien del Ejército del Aire no hablaba de Aviano.

Pero Manolo, lo que tu no sabías es la razón que tenías y lo sabio que me has demostrado ser. Jamás podía pensar que yo llegaría a decir que "AVIANO..., AVIANO,... AVIANO ES TREMENDO".

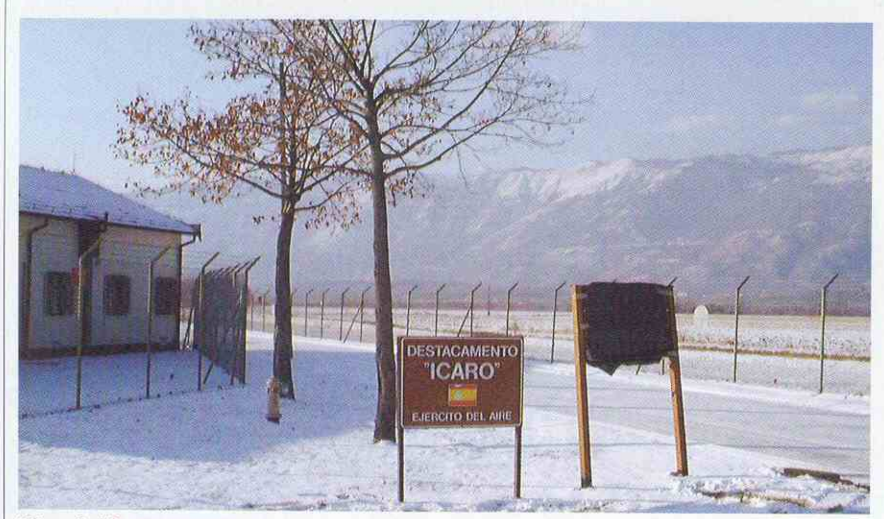
En julio del año 2.000 había finalizado mi curso de Estado Mayor y me despedí de Manolo diciéndole que me tenía en el MALOG para lo que pudiese necesitar.

Mis vivencias en Aviano, que algunas había compartido con Manolo, se quedaron atrás y no creía que el futuro me fuera a deparar lo que más adelante me esperaba.

El día anterior a despedirme de mi Unidad se publicaba en el Boletín de Defensa una vacante de teniente coronel en el Ala 15. Aún sabiendo que ya había dado por cumplido mi paso por la Unidad y que debía iniciar mi experiencia en otro campo, mi obligación (tal y como me enseñaron en la Academia) pasaba por solicitar los puestos de mayor riesgo y fatiga y éste era uno de ellos.

La fortuna, o los pocos deseos del resto, quisieron que dicha vacante se me concediera y desde entonces mi amigo Manolo no sabe que no estoy en el MALOG sino, de nuevo, en el Ala 15.

La situación en la Unidad, aunque sólo hubiese transcurrido un año, había cambiado considerablemente. Se había incorporado nuevo personal que no conocía, se iba a realizar el "OPASSES", se aplicaban algunas de las lecciones aprendidas de Kosovo, pero... el Destacamento de Aviano continuaba. Tal es así que, en noviembre de 2001 el Ala 15 debía hacerse cargo del Destacamento por un periodo de cinco meses. Dado que éramos dos los que podíamos realizar las funciones de Jefe de Destacamento, el periodo de cinco meses se dividió en dos etapas y a mí me correspondió desde mitad de enero hasta el mes de abril.



Vista del destacamento en meses no muy calurosos.

Todo el mundo decía que no tendría problemas, puesto que el Destacamento lo conocía desde que se inició, allá por el mes de enero de 1994. ¡Qué errados estaban todos los que opinaban así!.

Efectivamente, el Destacamento de Aviano lo conocía desde sus orígenes hasta la finalización del Conflicto de Kosovo. Durante ese periodo había participado en diferentes Operaciones al mando del Escuadrón de vuelo del que fuí Jefe, pero no había sido el Jefe del Destacamento (excepto en algunas ocasiones con carácter accidental). ¡Qué distinto es tener responsabilidad en una sola parte que en el conjunto!

Pero en Aviano habían cambiado muchas cosas, desde el propio Destacamento hasta la misión. Además un



PRIMER ANIVERSARIO DEL DESTACAMENTO ICARO. *Nada hacía presagiar que se celebraría el séptimo aniversario.*

sentimiento de responsabilidad se apoderaba de mí, pues no podía estropear el buen hacer de mis antecesores.

Mi primer contacto con el Destacamento como Jefe fue un poco chocante. No era el mismo Destacamento que había conocido. Los medios habían mejorado ostensiblemente, había más vehículos y renovados, había lavandería en el propio Destacamento, había un sin fin de cosas que año y medio atrás no existían, pero faltaba algo que antes sí existía. Faltaba la concentración del personal.

Mis experiencias anteriores en el Destacamento siempre habían estado relacionadas con periodos de tensión. Comencé, como todos, con algo desconocido, inmersos de lleno en pleno conflicto de Bosnia, con los ataques sobre Ubdina; continué con un Escuadrón reducido en el periodo de los Acuerdos de Dayton; la Operación Determined Falcon (un año antes del Conflicto de Kosovo) y acabé participando en los ataques a Kosovo.

Ahora existía lo que en aviación llamamos "calma chicha". La situación en Bosnia estaba estabilizada y en Kosovo, prácticamente, ocurría lo mismo. Los vuelos eran rutinarios y se realizaban sin ningún tipo de armamento. En definitiva se trataba de mantener una presencia que certificase que, poco a poco, se estabilizaba la situación y la misión de mantenimiento de paz se cumplía.

Este escenario, que a priori se podía pensar era el deseado por todos, jugaba en mi contra, pues cuando la rutina y la relajación se apoderan del conjunto, más probabilidades existen de que se produzca un accidente. Debía por tanto emplearme a fondo para no permitir la relajación y la rutina y, al mismo tiempo, no convertir el Destacamento en un "campo de concentración". Había que saber emplear la mano izquierda y la derecha.



Las jornadas de confraternización entre la población italiana y personal español han sido constantes durante estos ocho años.



Acto de desactivación del destacamento Icaro.

No era el momento de proponer grandes mejoras, pues el Destacamento estaba suficientemente dotado (tal y como ya he comentado) y, además, corrían rumores de que se produciría una reducción de medios aéreos en el Teatro de los Balcanes. Todo apuntaba a que los EF-18 abandonarían la B.A. de Aviano en la cercana revisión de los medios aéreos necesarios para los Balcanes, se especulaba para la mitad del mes de agosto. Pero, en el mes de julio volví, de nuevo, de Jefe del Destacamento y, lejos de abandonar las tierras italianas, se nos confirmó la continuidad en la B.A. de Aviano por, al menos, un año más.

Parecía que, por una vez, todas las partes estaban de acuerdo. El Mando, la OTAN, los italianos y nosotros. Bueno, como siempre había una excepción,...yo. Sinceramente pensaba que era el mejor momento de marcharnos, con el orgullo y la satisfacción del deber cumplido. Mi percepción incluía el aspecto operativo y el orgánico. En ambos se notaba rutina, por lo que de nuevo aumentaba el riesgo de la relajación y, por tanto, de los accidentes.

Ahora sí que era difícil de mantener la concentración del personal. Meses de verano, buen tiempo, playas, poco trabajo. Hubo que proponer algunas mejoras en el desarrollo de las misiones que hicieran algo más atractivas las navegaciones a Bosnia y las conducciones con los TACP,s (Tactical Air Control Party). Se autorizaron misiones de tiro con armamento de prácticas sobre el "polígono" de Glamoc y se realizaban misiones DACT (Dissimilar Air Combat Tactics) con los F-16 de Aviano.

Gracias a Dios, la situación en Bosnia y Kosovo parecía estar estabilizada



Pilotos del 151 Escuadrón muestran con orgullo el cartel que les acredita como primeros y últimos en realizar vuelos en el destacamento Icaro.

por lo que era el momento de aumentar nuestros lazos de amistad con nuestros amigos italianos.

Las reuniones con ciudadanos italianos y con españoles casados con americanas se convirtieron en algo cotidiano. Rara era la semana que no existía algún evento que incluyera un intercambio de culturas culinarias.

Los siete años trascurridos estaban proporcionado sus frutos. La labor del personal del Destacamento era encomiable en el aspecto social; la generosidad, amistad y simpatía, su mejor tarjeta de visita en esas tierras italianas.

Toda esta tranquilidad y armonía se vio rota el 11 de Septiembre de 2001. Ese día se vivió con gran preocupación dentro del Destacamento. Nuestra situación era extraña pues estábamos en Italia, fuera de España, y compartíamos la Base con los norteamericanos. La confusión se adueñó de todos. Por un lado, los acontecimientos que se vivían en directo no dejaban de sorprendernos. Nuestros aliados norteamericanos estaban tan preocupados, consternados y superados por los acontecimientos que se olvidaron completamente de nosotros. No fuimos informados de las medidas de seguridad a adoptar y, el nerviosismo se apoderaba del personal. Por otro lado, el Control Operativo de los C-15 y el TK-10 recaía en el CAOC 5 (que tampoco adoptó, o nos comunicó medida alguna) y, por último, desde el lado nacional el MACOM nada podía decir.

La situación era de abandono total en los momentos iniciales, parecíamos estar en una isla desierta sin que nadie recabara acerca de nuestra presencia. El momento requería adoptar decisiones meditadas, controladas y, principalmente, con sentido común. Poco a poco se volvió a la "normalidad". Los nervios se fueron calmando y era el momento de solicitar información. A nadie se le escapaba la posibilidad de que, por estar en una Base compartida con personal norteamericano, nosotros también nos podíamos convertir en objetivo terrorista. Se reforzaron las medidas de seguridad física de las instalaciones y del personal, y nos fuimos a nuestros alojamientos con una sensación de incredulidad a cerca de lo acontecido.

El día siguiente fue complicado desde el principio, ya que sólo tratar de entrar a la Base nos costó alrededor de una hora y media. Era el momento de emplear mis dotes diplomáticas y al envío de una carta de condolencia, acompañó una visita al general norteamericano para expresar nuestro apoyo moral y solidaridad con nuestros aliados.



Curiosa imagen con diferentes uniformidades, donde la Seguridad en el Trabajo también se vigilaba.

Por esas mismas fechas el Ejército del Aire coordinaba los apoyos necesarios a las nuevas unidades que se integraban en el Teatro de los Balcanes. Lejos de disminuir o desaparecer, el Destacamento Ícaro incrementaba sus efectivos. Se incorporaron el CIA con el B-707 y el Ala 35 en misiones de enlace y Transporte.

Me fui a finales de septiembre y volví, de nuevo, en abril de 2002. Todo hacía presagiar que el Destacamento agotaba sus días en tierras italianas. Era necesario planear un adecuado repliegue y adelantarse a los acontecimientos para que se pudiera dar por finalizado el cumplimiento de la misión. Sin embargo, la incertidumbre planeó sobre el Destacamento hasta el último día. Las noticias se seguían por internet y se leía que el Destacamento se desmantelaba el día 30 de junio. No había confirmaciones oficiales, hasta que un día se recibió un teletipo que comunicaba la orden de regreso antes de que finalizase el mes de julio.

Una emotiva ceremonia de clausura el día 1 de julio dio por finalizada la participación del Ejército del Aire en el Conflicto de los Balcanes. El vuelo de retorno de los cuatro EF-18 del Ala 15, sobre lo que habían sido las instalaciones del Destacamento, puso el broche final a nuestra participación y, junto con el arriado definitivo de la Bandera, levantó alguna que otra lágrima en los románticos de la vida militar. No me avergüenza decir que uno de ellos fui yo.

No nos faltó tiempo para empezar a empaquetar todo lo que casi durante ocho años habíamos acumulado en la Base de Aviano.

Se inició nuestra misión con alegría y energía, a la vez que se iba comprobando con tristeza como, poco a poco, desaparecía lo que ya considerábamos parte de nuestras vidas.

De repente, un buen día nuestro trabajo se vio interrumpido por las noticias de la Crisis de Perejil. Si el 11 de Septiembre resultó extraño, esta situación no tuvo nada que envidiarle. Otra vez estábamos unos pocos españoles en una isla desierta. No teníamos televisión en el Destacamento, no había televisión internacional española en los



Grupo final del destacamento mostrando el solar donde se ubicaba

hoteles, sólo (y era bastante) teníamos internet. De nuevo, nos encontrábamos enviando nuestro apoyo moral a los compañeros que sí tenían un lugar destacado en el desarrollo de la Crisis.

Ahora éramos nosotros el objetivo de las miradas y de los comentarios de nuestros aliados norteamericanos e italianos. Nuestro orgullo nacional se vio recompensado con el rápido restablecimiento de la situación y con la acertada actuación de nuestras Fuerzas Armadas.

El día 23 de julio de 2002, a bordo de un T-21, los últimos componentes del Destacamento Ícaro abandonamos lo que durante casi ocho años habíamos considerado nuestra otra casa. ¿Cómo conseguimos marcharnos en tan sólo veinte días? Esto no lo contaré porque necesitaría mucho más espacio y porque a alguno le podría sentar mal algún comentario.

Lo que si quiero mencionar es que el Destacamento Ícaro ha sido algo importantísimo dentro del Ejército del Aire. Ha supuesto un antes y un después. Nuestro Ejército del Aire ha demostrado internacionalmente que se encuentra a la altura de otras Fuerzas Aéreas. Nuestros pilotos han sido elogiados por líderes políticos de gran relevancia internacional. Se ha demostrado que, aún con unos medios reducidos y limitados, el interés, la capacidad de aprendizaje y el valor son componentes esenciales en cualquier grupo humano y, en especial, en las Fuerzas Armadas, proporcionando un efecto sinérgico que impulsa a superar la mayores adversidades.

Los que hemos vivido el Destacamento desde sus orígenes no podemos permitir que se escuchen comentarios de desprecio hacia lo que ha sido una labor encomiable. Los momentos de tensión, de temores y de esfuerzo han superado de forma superlativa a los de ocio y relajación. La tranquilidad de los últimos dos años de este Destacamento se ha logrado gracias al esfuerzo y a las dificultades sufridas en años anteriores.



Entrega del Trofeo de Seguridad en Vuelo al destacamento Icaro.

Todos lo que hemos formado parte directa o indirectamente en el Destacamento Ícaro, con independencia de la labor desempeñada, debemos estar orgullosos de haber contribuido a la estabilización de una zona tan conflictiva como la de los Balcanes y al engrandecimiento del Ejército del Aire.

Ser un buen profesional y demostrarlo no puede, ni debe, estar reñido con las relaciones sociales; muy al contrario, éstas constituyen una parte esencial de nuestras vidas y complementan el aspecto profesional. En este sentido, toda la sociedad española debe sentirse orgullosa de contar con unas Fuerzas Armadas que transmiten acertadamente el carácter abierto, solidario, simpático y amistoso del Pueblo español. Ocho años en tierras italianas han sido más que suficientes para reafirmar nuestra cultura mediterránea, para transmitir cariño y para ocupar un lugar preeminente en el corazón de nuestros anfitriones italianos a pesar de los cincuenta años de convivencia de la comunidad norteamericana con la italiana en esa región.

Enhorabuena a todos y desde estas líneas me gustaría agradecer los conocimientos recibidos y esfuerzos proporcionados desde el primer jefe de Destacamento hasta el último cabo 1º que se subía en el avión de regreso.

Querido Manolo que razón que tenías cuando decías Moncho, AVIANO..., AVIANO..., AVIANO ES TREMENDO. Que sabio que eres Manolo.

P.S. Como muchos lectores habrán averiguado, la frase correcta no es AVIANO ES TREMENDO, sino otra más popular que la corrección política no permite imprimir. ■



Representante de diferentes jefes del destacamento Icaro desde 1994 hasta 2002

Lecciones aprendidas en el teatro de los Balcanes

JORGE CLAVERO MAÑUECO
Comandante de Aviación

"La guerra es la continuación de la política por otros medios"
CLAUSEWITZ

MANDO Y CONTROL

La actual estructura del Combined Air Operations Center (CAOC), con los tres pilares de Operaciones en Curso, Planes e Inteligencia, es idónea para la dirección y seguimiento de las Operaciones Aéreas actuales.

Es imprescindible que los puestos de mando de los cuarteles generales estén entrenados en operaciones de gran envergadura y con un personal destinado en estos C. G. que actúe como columna vertebral, a la cual se unirán los "augmentee" que se considere en cada caso. La experiencia ha demostrado que el enlace continuado y fluido entre el CAOC MACOM como elemento de seguimiento de las operaciones en tiempo prácticamente real, y el CAOC OTAN ha solventado todos los problemas y dudas ipso facto. Para este seguimiento de las operaciones H24 desde España, se necesitarán un mínimo de ocho personas permanentemente en el CAOC nacional.

PLANEAMIENTO

En estas Operaciones Aéreas los condicionantes políticos afectan en gran manera el planeamiento y ejecución, no solo al inicio de las mismas, sino al desarrollo diario dada la influencia que tienen las directivas políticas y su transformación en planes militares. La lógica dificultad de transformar en hechos las palabras dichas en estamentos políticos y las variaciones en función del momento siguen siendo un reto para el Mando Militar.

La dificultad de programar mil salidas diarias, con doce "roles" diferentes sería insalvable sin los procedimientos y herramientas necesarias para ello. Tanto los procedimientos OTAN del ciclo de planeamiento en sus fases de "Long Term – 48H – 24H – Current Ops", como la herramienta de trabajo Initial CAOC Capability (ICC), han mostrado que funcionan correctamente y que todo el personal de unidades y cuarteles generales lo conocen y utilizan con fluidez.

OPERACIONES

"Los verdaderos enemigos de esta guerra son la meteorología y los daños colaterales"
General USAF WESLEY CLARK
-SACEUR-

En el capítulo de operaciones, hay que considerar dos tipos de lecciones aprendidas, por un lado las basadas en viejos conceptos que aún siguen en vigor, y por otro los nuevos que han aparecido en este conflicto.

Entre los conceptos ya comprobados en pasadas confrontaciones, hay que destacar el gran esfuerzo que su-



pone el control del espacio aéreo cuando no se tiene una superioridad aérea manifiesta, caso de Kosovo. La existencia de Mig-29, de los cuales se derribaron cinco, hizo que las misiones CAP se llevaran un alto porcentaje de salidas en detrimento de los ataques por AI o CAS.

El reabastecimiento en vuelo (AAR), sigue siendo el elemento multiplicador imprescindible para que el Comandante Aéreo, cualquiera que sea el Teatro de Operaciones, pueda emplear la fuerza con garantías de éxito; una prueba de este efecto multiplicador fue el vuelo de CAP de una de nuestras patrullas de EF-18 de 8 horas y 10 minutos de duración. Las misiones de AAR han supuesto en torno el 20% del total de las misiones programadas en los Balcanes.

Un vez más, el vuelo nocturno representa el 100% de las salidas de ataque hasta que se consigue un alto grado de superioridad aérea. El entrenamiento de nuestras tripulaciones tanto en misiones aire-aire, como en aire-suelo nocturnas, es básico para el éxito ofensivo y defensivo. Las misiones CAS nocturnas, por su gran dificultad exigen entrenamiento constante.

Las fuertes defensas antiaéreas de guiado manual (MANPAD y AAA) obligaron a volar por encima de FL 150. La ayuda de un GPS asociado al Inercial es muy necesaria para la precisión en la búsqueda del objetivo.

Entre las enseñanzas nuevas hay que destacar la omnipresencia del concepto "daños colaterales", que influye tanto en la selección de objetivos que no permite atacar los más rentables desde el punto de vista militar, siendo los objetivos "políticamente correctos" los seleccionados en detrimento de la efectividad de las operaciones.

Los vehículos aéreos no tripulados (UAV) en sus versiones de reconocimiento, seguimiento y designación de objetivos, se han revelado como la gran sorpresa operativa. El empleo sistemático de estos medios ha supuesto una ventaja para el Comandante Aéreo al obtener en tiempo real los resultados de los ataques. Todos los países del entorno OTAN tienen en marcha proyectos de fabricación

José Terol

y/o adquisición de estos aviones sin piloto.

El uso de armamento inteligente en proporciones cada vez mayores ha supuesto una gran ventaja por la puntería de estas armas. La ventaja es doble, dado que no solo supone un gran ahorro de salidas al batir el blanco de una sola pasada, sino que también da mucha seguridad para evitar daños colaterales.

La integración de aviones de guerra electrónica (EW) en los paquetes de ataque, ha sido un elemento clave para el éxito de las operaciones. El principio de "guerra electrónica integrada siempre que haya aviones en la zona" ha aportado seguridad resultando en solo dos derribos (un F-16 y un F-117 ambos por AAA) a pesar de las decenas de SAM lanzados. Se pone de manifiesto, una vez más, la necesidad de tener un personal permanentemente dedicado a esta tarea dada la gran especialización que requiere una tarea tan específica como esta.

El CSAR ha mostrado su efectividad en la recuperación de los dos pilotos derribados. La efectividad de las tripulaciones de la USAF en este cometido ha supuesto mantener la moral de los pilotos muy alta. Nuestro Ejército del Aire tiene que continuar el esfuerzo de adaptar personal y medios a esta importantísima misión.

Los porcentajes de operaciones de combate y de apoyo al combate han sido de 65% y 35% respectivamente.

Como lección de carácter primordial hay que destacar que el Ejército del Aire debe tener personal y material especializado en las áreas de Inteligencia, CSAR, Operaciones y Comunicaciones, listos para ínteroperar en el ámbito de la OTAN.



INTELIGENCIA

La masiva presencia de medios USA (sensores de reconocimiento, comunicaciones seguras, Intranet de inteligencia...etc), ha posibilitado conocer en todo tiempo las capacidades defensivas del ejército serbio. Esta ventaja tecnológica de la que han disfrutado nuestros pilotos, ha puesto de manifiesto la necesidad de trabajar con un sistema de enlace fiable y seguro. El LOCE (Linked Operations-Intelligence Centres of Europe) ha sido el corazón del sistema de inteligencia. A través de él se han recibido: ATOS, ACOS, MISREP...y se ha recopilado inteligencia: INTSUM, BDA, INREP...

El proceso de selección de objetivos sigue siendo difícil en esta clase de conflictos. La influencias político sociales, hacen que "el targeting" tenga que ser realizado según el momento y siempre seleccionado al más alto nivel. El concepto "Flex-Targeting", consistente en asignar blancos a aviones en el aire, se ha mostrado de una gran efectividad. La preparación y flexibilidad mostrada por los pilotos y aviones de nuestro Ejército del Aire ha supuesto un reto superado con éxito.

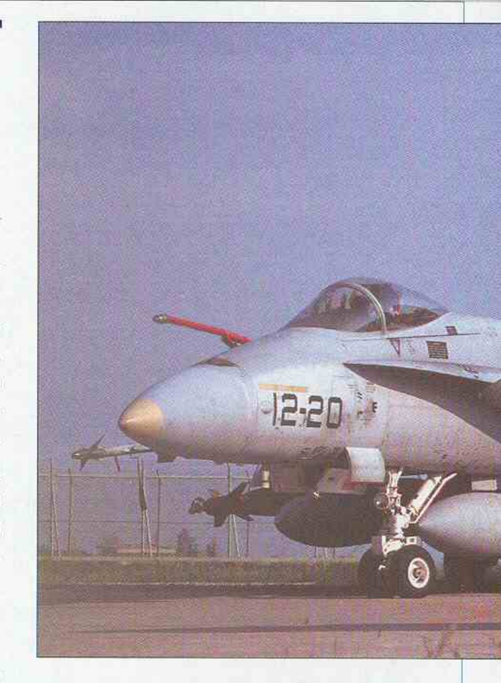
A nivel nacional, la centralización de la Inteligencia Operativa y su posterior distribución bajo la premisa "need to know", deberá estar bajo la dirección y control del JEMAD. En el plano Táctico, los centros de inteligencia (ejemplo el CIA), deben permanecer lo mas próxima a las unidades usuarias, de forma que haya fluidez y rapidez en la transmisión de datos, tanto de obtención de información por parte de los pilotos, como de resultado de los ataques (BDA), por parte de la sección de Inteligencia.

LOGÍSTICA Y COMUNICACIONES

El CAOC se adaptó a las necesidades de personal llegando hasta las 1400 personas necesarias para generar y manejar 900 salidas diarias. Puede deducirse que si bien la mayoría de estas personas llegaron al CAOC paulatinamente a medida que fueron necesarias como "augmentees", hay que decir que es imprescindible disponer de personal entrenado y dedicado a las tareas de planes y programación que sirvan de núcleo sobre el cual se vaya aumentando según las necesidades. La herramienta de trabajo por excelencia en el campo de la programación y el seguimiento de misiones en el ámbito OTAN es el ICC. Su empleo entre Battle Staff CAOC y unidades debe de ser continuo y fluido.

En el plano de las comunicaciones, el teléfono seguro, el Email, la mensajería TARE y las videoconferencias han resultado ser imprescindibles para mantener la fluidez y rapidez necesarias en estas operaciones. ■

Visto y leido



Sobre la participación española en las operaciones aéreas sobre los Balcanes desgraciadamente no se puede encontrar una bibliografía abundante, si bien la falta de cantidad se ha suplido con una elevada calidad.

El libro “Operación Icaro” de Fermín Gallego, hoy tristemente desaparecido, y Pedro Redón, tuvo una génesis curiosa pues su edición fue patrocinada en su totalidad por una empresa española con fuerte implantación en el campo de la electrónica militar y todos los ejemplares estaban destinados a ser distribuidos entre aquellos miembros del Ejército del Aire que estuvieron destinados en Aviano. La obra abarca no sólo las actividades del Destacamento entre 1994 y 1995, sino que incluye capítulos dedicados a la intervención del Ejército de Tierra, de la Armada, y de la Guardia Civil, o a la Ayuda Humanitaria y el Ejército del Aire en otras partes del mundo.

La obra “Operación Icaro. Españoles en los Cielos de Bosnia”, de nuestro colaborador habitual José Terol, ha sido publicada por el Ministerio de Defensa. Se trata de una selección de fotografías obtenidas por el autor en su calidad de piloto de F-18 destacado en Aviano en 1995, a las que une relatos divulgativos del planeamiento y el desarrollo de las misiones sobre Bosnia.

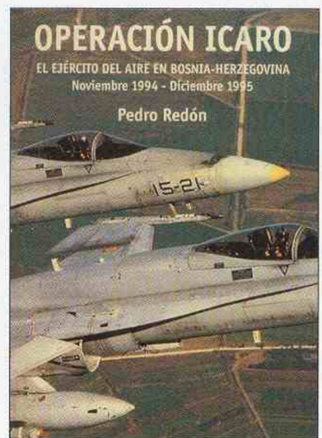
Dentro del conjunto de publicaciones periódicas destaca la revista Fuerza Aérea, donde se llevó a cabo un seguimiento detallado de las operaciones desde la aparición de su primer número allá en 1998, cuando el Destacamento Icaro llevaba más de cuatro años activado y había recibido su bautismo de fuego. La prensa diaria también se ha interesado periódicamente por las actividades de los españoles en el teatro de operaciones balcánico, si bien este interés se hizo especialmente evidente durante los periodos de acciones de guerra.



Revista de Aeronáutica y Astronáutica ha sido, desde el primer relevo del Destacamento, un permanente escaparate de sus actividades con el habitual valor añadido que proporciona a nuestra Revista el hecho de disponer de las imágenes y los relatos, no de testigos ocasionales, sino de los propios protagonistas. Este último número monográfico sobre el Destacamento Icaro representa al mismo tiempo el colofón y el resumen de una intensa labor periodística destinada a recoger y divulgar la profesionalidad y los méritos derrochados por quienes han tenido el privilegio de pasar en algún momento de su carrera por aquella “base italiana del Ejército del Aire español” ■



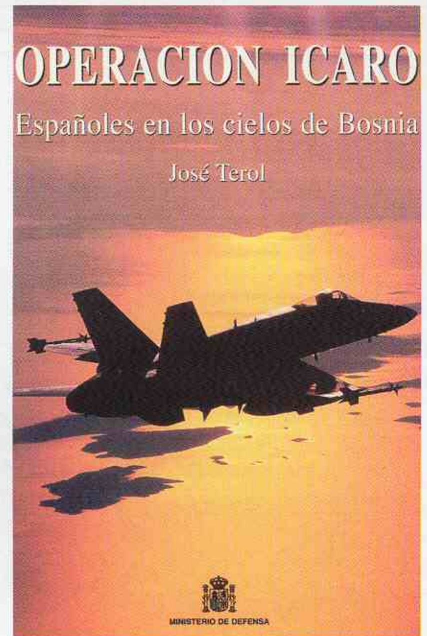








J. Terol



El Ejército del Aire en la crisis de los Balcanes

«ICARO Y MAS»

Autor	Articulo	Año	Num.	Pag.
	Lanzamiento de ayuda humanitaria desde el aire en Bosnia	1993	624	465
Muñoz Pastor, Rafael	El Ejercito del Aire en la operación Deny Flight	1993	628	976
Yague Herreros, Luis M.	El Ejército del Aire en apoyo a la Operación "Alfa Bravo" (ayuda de Bosnia)	1994	630	067
Diego Coppen, Rafael de	FAC's del Ejército del Aire en Bosnia	1994	631	219
Alfonso Hernandez, Pedro M.	Un trabajo bien hecho (un avión T-12B del Ala 37 alcanzado por medios SHORAD en Bosnia)	1994	632	262
	BMR para los TACP's del Ejército del Aire en Bosnia	1994	633	356
	Nuevo puerto para el Ejército del Aire en Bosnia	1994	633	356
Garcia Arnaiz, Francisco Javier	Pero... ¿hay personal del Ejército del Aire en Bosnia?	1994	635	572
	Nuevo puesto para el Ejército del Aire en UNPROFOR	1994	638	902
Aguilar Ros, Antonio	Reflexiones en torno a la ayuda humanitaria en Bosnia	1994	638	975
Hernandez Martinez, Victor	F-18 españoles en Bosnia	1994	639	1010
Braco Carbo, Francisco	"Icaro". El puente aéreo	1994	639	1012
Nuñez Arcos, Francisco	El JEMA despide al destacamento aéreo español	1994	639	1017
Criado Portal, Francisco Javier	Misiones CAS en Bosnia Herzegovina	1994	639	1018
Gonzalez Garcia, Jesus	El lanzamiento de ayuda humanitaria sobre Bosnia-Herzegovina	1994	639	1022
Garcia Arnaiz, Francisco Javier	Participación del Ejército del Aire en la operación Deny Flight	1995	640	64
	Visita del jefe del EM del Aire a Aviano	1995	640	66
	Teniente Coronel Lahoz, Jefe del Destacamento en Aviano	1995	640	68
	Un año operativo en Bosnia	1995	640	100
	Relevo en el destacamento del Ejército del Aire en Aviano para la operación Deny Flight	1995	641	182
Pinel Jiménez, Eugenio	El Sistema de Catalogación del Ejército del Aire	1995	645	574
Falla Piñero, Miguel Ángel	Operación Sharp Guard. La Patrulla Marítima española en Yugoslavia	1995	645	583
	DESTACAMENTO ICARO (Dossier)	1995	645	601
Lopez Cintado, Francisco M.	La Secretaría del Destacamento (Dossier)	1995	645	602
Lahoz Serrano, Jaime	Memorias de un despliegue (Dossier)	1995	645	602
Saiz Ayala, César	¿Quién es el Unit Rep? (Dossier)	1995	645	606
Saiz Ayala, César	Papel desempeñado (Role) (Dossier)	1995	645	608
Saenz de Tejada, J. A.	Deny Flight: responsabilidades de la Sección de Aire-Suelo del Grupo 15 (Dossier)	1995	645	610
Dominguez Barbero, Jeronimo	Una Nochevieja en Serbia (Dossier)	1995	645	612
	El piernógrafo del piloto en una operación real (Dossier)	1995	645	614

Autor	Articulo	Año	Num.	Pag.
Clavero Mañueco, Jorge	Equipo personal de vuelo, el "Check Out" (Dossier)	1995	645	614
Asensi Miralles, José Ramon	El LOCE (Dossier)	1995	645	618
Garcia-Mauriño Espino. Luis F.	Inteligencia en los Escuadrones de Combate. ¿Una lección aprendida o una asignatura pendiente? (Dossier)	1995	645	618
Moñino Frutos, Juan C.	Carta desde Aviano (Dossier)	1995	645	622
Rodriguez del Castillo, José M Hernandez Merlo, Angel; Baos Pérez, José	Icaro: el Grupo de material (Dossier)	1995	645	622
Noguera Gomez, Fernando	La Intendencia del Destacamento (Dossier)	1995	645	628
Romero Pérez, Antonio	El CECOM MALEV en "Deny Flight" (Dossier)	1995	645	630
Martin Rodriguez, José Manuel; Sanchez Pérez, José	Comunicaciones (Dossier)	1995	645	630
Braco Carbo, Francisco	El Grupo 31 en el Icaro (Dossier)	1995	645	632
Ferrer Hurtado, Fernando	Reabastecimiento en vuelo en el Deny Flight (Dossier)	1995	645	632
Braco Carbo, Francisco	Lleno por favor (Dossier)	1995	645	634
Ruiz Diaz, José Miguel	Reabastecimiento en aviones aliados (Dossier)	1995	645	636
Almodovar Martin, José M.; Forcano Fores, Carlos	La EADA y su apoyo a la operación Deny Flight (Dossier)	1995	645	638
Rios Tejada, Francisco	El médico de vuelo en Icaro	1995	647	870
Guisandez Gomez, Javier	Seis meses de logista en la reconstrucción de Mostar	1995	648	916
Cortés Méndez, Manuel	13 dias en poder de los serbo-bosnios	1995	648	922
Guinea Rodriguez, Gonzalo	Capitán O'Grady. Enseñanzas SAR de combate en la antigua Yugoslavia	1995	648	962
	1.000 horas de TK-10 en el destacamento Icaro	1995	648	981
	Intercambio de visitas de equipos de control aerotáctico en Bosnia-Herzegovina	1996	650	46
Vara Sanchez, Ignacio	El Destacamento Icaro en el Operación Deny Flight	1996	650	60
Cuadrado Garcia, Eduardo	Aviano, una vez más	1996	650	62
Cruz Caravaca, Fernando de la	Operación "Deliberate Force"	1996	651	158
	Relevo en el despliegue de Aviano	1996	651	224
	El Destacamento de Control Aerotáctico en Bosnia-Herzegovina cambia de imagen	1996	651	225
	Exposición estática en la Base Aérea de Aviano	1996	651	225
Martinez Cortés, José Maria	Acuerdo de paz de Dayton ¿El principio del final?	1996	652	252
Pizarro Pizarro, José A.	Y por fin... ¡a Mostar!	1996	652	256
Horcada Rubio, Fernando; Pallarés Casado, José Luis	También, a Sarajevo	1996	652	259
Guisandez Gomez, Javier	El empleo del poder aéreo de Europa Occidental en operaciones de mantenimiento de la paz	1996	654	492
	Los aviones Hércules destacados en Italia superan las 2.000 horas de vuelo en misiones sobre BIH	1996	656	746
Ferrero Barberan, Juan	1.500 horas en misiones de paz	1996	658	870
Guinea Rodriguez, Gonzalo	Operaciones sobre la antigua Yugoslavia	1996	658	899
	Los Hércules destacados en Italia superan las 2.000 horas de vuelo en misiones sobre Bosnia-Herzegovina	1996	658	935
	Los aviones del Grupo 15 cumplen 5.000 horas sobre Bosnia	1996	658	935
	Los aviones Hércules destacados en Italia superan las 2.000 horas de vuelo en misiones sobre BIH	1997	660	75
	Entrega de diplomas del primer curso básico sobre Sistemas de Satélites	1997	660	75
	Los aviones del Grupo 15 cumplen 5.000 horas en misiones sobre Bosnia	1997	660	76
	El Presidente del Gobierno visita el Destacamento Icaro	1997	660	76
	Visita al Destacamento ICARO (Aviano) de la Comisión de Defensa del Senado	1997	660	99
	Visita de Destacamento ICARO del Secretario de Estado de Defensa	1997	660	99
	Visita al Destacamento ICARO del Jefe del Estado Mayor de la Defensa	1997	660	102
	El Destacamento ICARO cumple su segundo año en Aviano	1997	660	107
	El Destacamento ICARO recibe al 55 curso de Ascenso a General	1997	660	107
	Visita de JEMA al Destacamento ICARO	1997	660	130
	Celebración en Aviano de la Patrona 1996	1997	660	130
	El Destacamento ICARO recibe al Ministro de Defensa	1997	660	131
Amat, José M.	Carta abierta desde Herzegovina	1997	664	474
	Destacamento Icaro: Dos años manteniendo la paz desde el aire. Conferencia de Teniente Coronel Jose A. Fernández Demaría en el Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos	1997	665	643
	Tucanes en Albania	1997	665	644

AUTOR	ARTICULO	AÑO	NUM.	PAG.
AMAT, JOSÉ M.	Nuevas marcas de los TACP's españoles en Herzegovina	1997	666	736
	Los C-15 de los destacamentos en Aviano superan 10.000 horas de vuelo	1997	666	741
	Relevo de unidades en el Destacamento ICARO	1997	666	746
	Aviones canadienses se suman al dispositivo de la OTAN para Bosnia	1997	667	757
TEROL ALBERT, JOSÉ	TACP's en Bosnia. El éxito desconocido	1997	667	778
	Visita de una Comisión del Ejército del Aire a los TACP desplegados en Bosnia-Herzegovina	1997	667	833
	Cuatro años del Ejército del Aire en Bosnia-Herzegovina	1997	667	837
POYO-GUERRERO SANCHO, EMILIO	**AVIANO TRES AÑOS DESPUÉS: ¿POR QUÉ EMPEZO TODO? (Dossier)**	1997	668	862
MOLINÉ POLO, JOSÉ FRANCISCO	El Coplan ICARO (Dossier)	1997	668	870
LAHOZ SERRANO, JAIME	Constitución del Destacamento ICARO: los primeros pasos (Dossier)	1997	668	876
PIZARRO PIZARRO, JOSÉ A. JIMÉNEZ RICO, JUAN;	EL Ala 35 en el Destacamento Icaro (Dossier)	1997	668	882
RODRIGUEZ ZAZO, FRANCISCO DE ASIS	Destino Aviano. Supervisores de carga (Dossier)	1997	668	882
GARCIA CIFO, PEDRO JOSE	La Escuadrilla de Apoyo al Despliegue Aéreo y la Operación Icaro (Dossier)	1997	668	892
MARTIN RODRIGUEZ, JOSÉ MANUEL	La experiencia del centro de comunicaciones (Dossier)	1997	668	896
RODRIGUEZ FRONTAURA, JUAN A.	...y el GRUMOCA también fue a ICARO (Dossier)	1997	668	896
NOGUERA GOMEZ, FERNANDO	Los rectos caminos del Destacamento (Dossier)	1997	668	902
GARCIA SANCHEZ, ÁNGEL	Abastecimiento del personal (de la ración de "subsistencia" al restaurante de lujo) (Dossier)	1997	668	904
SANCHEZ SANCHEZ-GIL, JUAN C; TORNER ALONSO, ARMANDO	Sanidad en Aviano (Dossier)	1997	668	906
GONZALEZ DE CELIS, CELESTINO	Resonancias en el alma (Dossier)	1997	668	912
SANZ GIL, WENCESLAO	Servicio religioso (MALEV) Zaragoza (Dossier)	1997	668	913
LIBREROS SALVADOR, DAVID	I de Icaro (Dossier)	1997	668	916
RODRIGUEZ DEL CASTILLO, JOSÉ M.	El Grupo de Material en el Destacamento Icaro (Dossier)	1997	668	922
TEROL ALBERT, JOSÉ	Misiones de CAP: Policía del cielo (Dossier)	1997	668	931
BORREGO CORRALES, ADOLFO; ASENSIO MARTINEZ, MANUEL	El reabastecimiento visto desde dentro (Dossier)	1997	668	938
BENGOECHEA MARTI, IGNACIO	Sunrise 05: una misión real (Dossier)	1997	668	945
GARCIA CASTRO, ENRIQUE	Rugby 33: Magnum, Magnum (Dossier)	1997	668	950
FRUTOS CHACON, ANTONIO	El otro Aviano (Dossier)	1997	668	954
TEROL ALBERT, JOSÉ	Cosas que pasan en Aviano (Dossier)	1997	668	957
	Relevo de unidades en el Destacamento ICARO	1997	669	1063
	La labor humanitaria de nuestros hombres en Bosnia	1998	670	144
ALVAREZ LOPEZ, AGUSTIN	La crisis del Kosovo	1998	675	557
ARMERO SEGURA, PEDRO	European Community Monitor Mission	1998	675	588
BENJUMEDA OSBORNE, MANUEL	La crisis en Kosovo	1999	683	376
BERTOMEU GRAS, LUCAS	Operaciones aéreas en Yugoslavia	1999	685	565
GUISANDEZ GOMEZ, JAVIER	El Estatuto del Operador de Paz	1999	686	742
MC PEAK, MERRILL A.	El resultado de Kosovo. Los hechos hablan por sí mismos	2000	690	24
IGLESIAS DE PAUL, RICARDO	El Ala 37 en Italia	2000	691	180
MUÑOZ PASTOR, RAFAEL	Lecciones aprendidas por el MACOM en el conflicto de Kosovo	2000	692	250
	Repliegue del destacamento de Control Aerotáctico del E.A. desde Bosnia-Herzegovina	2001	702	317
	EL CONFLICTO DE KOSOVO: OPERACION "ALLIED FORCE" (Dossier)	2001	704	457
RUBIO VILLAMAYOR, RICARDO	Operaciones aéreas en el conflicto de Kosovo (Dossier)	2001	704	458
SIMON LOPEZ, CESAR M.	El destacamento Icaro en la operación "Allied Force" (Dossier)	2001	704	462
ABOS ALVAREZ-BUIZA, BAYARDO	Primera misión en la campaña aérea de Kosovo (Dossier)	2001	704	470
CHICA CAMUÑEZ, MANUEL DE LA	Una misión cualquiera en Allied Force (Dossier)	2001	704	475
PABLOS CHI, JUAN MANUEL	Operación Allied Force (Dossier)	2001	704	480
SALAS PUEYO, RICARDO	El mantenimiento durante la campaña de Kosovo (Dossier)	2001	704	486
CLAVERO MAÑUECO, JORGE	Destacamento de control aerotáctico en Bosnia-Herzegovina (BiH) (Dossier)	2001	704	490
	20.000 horas de vuelo del C-15 en el destacamento Icaro	2001	705	627
BRACO CARBO, FRANCISCO	El poder aéreo en la operación "Libertad Duradera"	2001	709	978
	Relevo de mando en Aviano	2002	711	222
	El destacamento Ícaro cumple siete años	2002	711	222
GONZALEZ, JOSÉ L.	Ocho años del destacamento Ícaro	2002	716	678
CASTRILLEJO CANTERO, LUIS CARLOS	Arrivederci a los españoles	2002	717	841

Destacamento Ícaro

ROBERTO PLA
Teniente coronel de Aviación

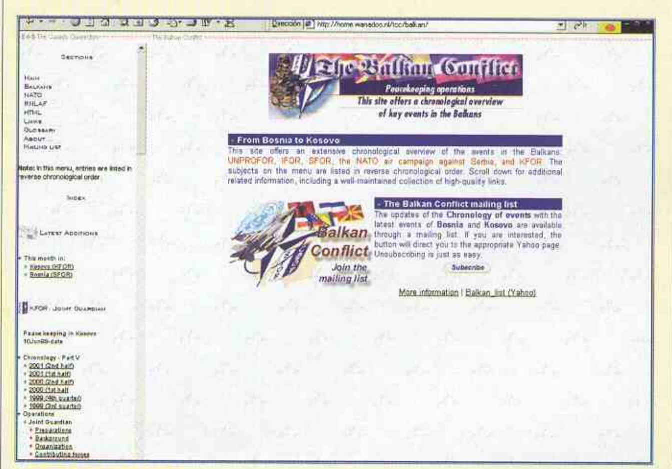
http://www.aire.org/
pla@aire.org

Estaba intentando encontrar un tema para mi próximo artículo, cuando una llamada de la revista me solucionó el problema al anunciarme la publicación de un número extraordinario sobre el Destacamento Ícaro.

Va a resultar difícil ampliar con datos nuevos los artículos de este número, así que ni tan si quiera voy a intentarlo. Tampoco será necesario. Hacer un brevísimo comentario de las páginas encontradas en la red sobre la situación actual o la historia de los sucesos en la antigua Yugoslavia y las diferentes operaciones internacionales llevadas a cabo durante la permanencia del destacamento Ícaro en la Base de Aviano podría llenar diez veces la extensión de este artículo.

Convertido en un punto de referencia ineludible en la red, el buscador Google se utiliza como patrón de referencia para medir la presencia de temas en la red. Lo que no aparece en Google es como si no estuviera en la red y el número de páginas encontradas por el buscador es un indicador de la importancia de esta presencia.

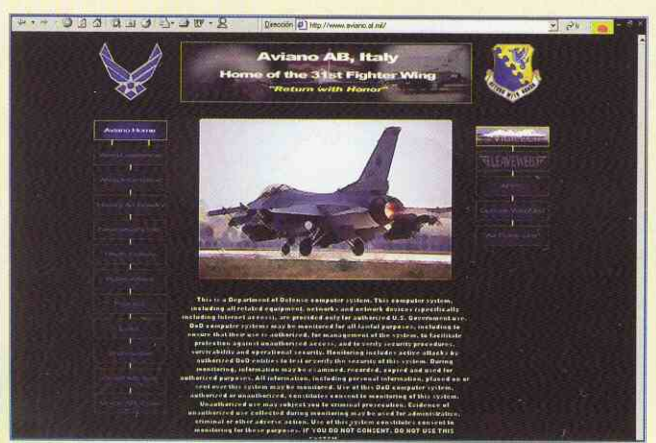
Pues bien, al realizar las búsquedas de referencias, he encontrado que solo hay unas 76 referencias si buscamos los términos 'Denny Flight' en paginas en español, pero la cifra asciende a 72.500 si buscamos páginas en Inglés aunque es difícil determinar cuantas de estas serán referencias consistentes. Podemos obtener una pista consultando las palabras 'Deliberate Force' que ofrece una respuesta de 733.000 páginas que se reducen a 355.000 (es decir, aproximadamente la mitad) cuando se introduce la búsqueda 'Operation Deliberate Force'. Pero sin duda la palma en este ranking Googleano se la lleva la operación Determined Force con 2.290.000 páginas indexadas. Si repartimos esas páginas entre los aproximadamente ochenta aviones de trece países que participaron en la operación podríamos especular sobre si fue mayor la repercusión de las operaciones sobre el terreno o en la red.



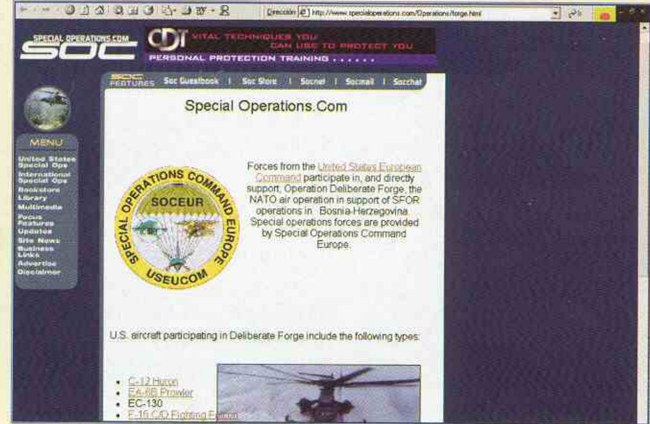
http://home.wanadoo.nl/tcc/balkan/
The Balkan Conflict



http://www.vuelo-rasante.com.ar/notas/0009icaro/
Vuelo Rasante. El regreso del Ícaro a Zaragoza



http://www.aviano.af.mil/
Aviano Air Base



http://www.specialoperations.com/Operations/forge.html
Operation Deliberate Forge



http://www.geocities.com/emblemasmya/
Parches de Antonio Prieto

Arriado de la enseña nacional en Aviano

Con semejante cantidad de información, realizar una selección que nos permita aproximarnos a los hechos resulta una tarea complicada. No se trata solo del volumen de información disponible, sino de su grado de fiabilidad, objetividad o veracidad en un conflicto donde tanto los tres grupos principales en conflicto como las fuerzas internacionales han utilizado la guerra de la información como un campo más de operaciones.

En internet, los ataques a servidores del pentágono por grupos coordinados de hackers dirigidos o inspirados desde Belgrado han constituido uno de los primeros casos de Guerra Informática registrados, detalle que ha resultado anecdótico por lo incruento e irrelevante en medio de la tragedia humana que ha supuesto el conflicto durante todos estos años.

Las referencias a nuestro Destacamento Ícaro no se reducen a las páginas españolas y a la repercusión en la prensa de la concesión al mismo de la Medalla Aérea, con carácter colectivo (concesión de la que puede también encontrarse el texto del BOE el 08/04/00), sino también multitud de imágenes en los servidores militares de la USAF, empezando por el propio de la Base Aérea de Aviano o el servidor de Fotos de la Fuerza Aérea. Una foto especialmente emotiva es la de la ceremonia de arriado de la bandera española en Aviano por última vez, pero abundan las que reflejan el trabajo de mecánicos y armeros en los momentos de trabajo diario y en los de más tensión de las operaciones bélicas.

La publicación digital argentina 'Vuelo Rasante' es un ejemplo de prensa aeronáutica con contenidos siempre agradables e interesantes para el profesional y el aficionado presentados con un agradable diseño que facilita el acceso y la lectura. En sus páginas encontramos un artículo sobre el regreso a casa de los componentes del Destacamento Ícaro.

Como capitán del Cuerpo de Sanidad destinado en el Botiquín del Ala 15, Juan Carlos Laguardia estuvo destacado a Aviano en varias ocasiones y ha realizado una página muy completa, en un tono desenfadado que nos hace sentir como un compañero más entre los componentes del destacamento. Desde su puesto como comandante en la UMAAD en Zaragoza, me ha facilitado muchos de los enlaces que he visitado, sobre todo simplificando la labor de selección, que su experiencia le permite realizar de forma muy acertada.

Una de las páginas mas interesantes cuya referencia comparte con nosotros es 'The Balkan Conflict', una auténtica enciclopedia sobre las diferentes operaciones y las diferentes fases del conflicto que incluye cuadros cronológicos y foros de debate.

También son numerosos los estudios y sesudos resúmenes doctrinales que podemos encontrar en las revistas como Air & Space Power Journal en su edición española o en las webs de los diferentes 'think thank' de estrategia y geopolítica, o podemos incluso consultar el artículo de Fuensanta Muñoz en la revista 'Escuela Hoy' para llegar al tuétano de esta expresión formada por las dos palabrejas inglesas.

Otro protagonista de los hechos tiene una página personal calificada oficialmente como la mejor página personal por un prestigioso medio de comunicación en sus premios anuales. Nos referimos, claro está a la Página del teniente coronel Terol, autor del libro 'Icaro' sobre el destacamento del que en su dia fué componente. En su web podemos encontrar un magnífico y desenfadado artículo plagado de anécdotas que en su día publicó Revista de Aeronáutica y Astronáutica y que es uno de los aún pocos de esta revista que pueden leerse en la red. ■

OTROS ENLACES

http://www.airpower.maxwell.af.mil/apjinternational/apj-s/2trimes03/hughes.html
Lecciones de la Operación Allied Force (OAF)
http://www.sepsaestudios.com/Especial102.htm
Kosovo: Un Antiguo Conflicto
http://berclo.net/page99/99es-balk-notes.html
Notas sobre los Balcanes 1999
http://www.el-mundo.es/navegante/99/abril/16/hackers.html
Guerra informática en Serbia
http://web.jet.es/terol/
La web de Terol
http://fun.supereva.it/avianoafb/
Aviano aircraft enthousiast page
http://www.af.mil/photos/afie020703.shtml
Air Force Photos
http://www.afsouth.nato.int/operations/detforce/forceimages.htm#f18-2
Allied Forces Southern Europe (AFSOUTH)
http://www.azogue.org/sterm/Ensenanza/eh/64/p20-21LosThink.pdf
Los Think y los Thank

¿sabías que...?

• la actuación del Ejército del Aire en los Balcanes ha durado cerca de diez años?
Comenzó con el destacamento de un avión T-12 en la Base Aérea de Vicenza, en junio de 1993 y terminó con la despedida del Destacamento Icaro en julio de 2002.

• la vida del Destacamento Icaro ha sido de siete años, siete meses y dos días?
Se inició el 28 de noviembre de 1994 y terminó el 1 de julio de 2001.

• durante este tiempo han pasado por el destacamento Icaro 3.045 personas pertenecientes al Ejército del Aire?
El personal permanente en el destacamento era de unas 240 personas y se han producido 20 relevos. Bastantes de estos profesionales han figurado en más de un turno de relevo.

• en el tiempo de duración del destacamento han desempeñado su jefatura sucesivamente 15 oficiales?
También han repetido el desempeño de la jefatura la mayoría de ellos en 28 turnos.

• seis modelos de los aviones en servicio en el Ejército del Aire han participado en las operaciones que se han desarrollado en los Balcanes?
Estos aviones han sido los cazabombarderos F-18, los transportes T-10, éste en versión de transporte y TK-10 de reabastecimiento en vuelo, T-19, T-17 y T-12, y el P-3B de patrulla marítima.

• han sido nueve las unidades del Ejército del Aire participantes?
En sus distintas especialidades fueron las Alas 12, 15, 31, 35 y 37, el Grupo 45, el GRUMOCA de Control Aerotáctico y el EADA.

• el destacamento Icaro, durante su existencia, ha participado en ocho Operaciones?
Estas operaciones han sido: Denny Flight, Deliberate Force, Decisive Endeavor, Deliberate Guard, Deliberate Forge, Determined Falcon, Determined Force y Decisive Guardian.

• el armamento utilizado por los F-18 ha sido el misil Sidewinder y cuatro tipos de bombas?
Las bombas han sido las guiadas por laser GBU-10 y 16, y las convencionales BR-250 y BR-500.

• la amenaza de la antiaérea obligaba a volar preferentemente de noche y a alturas no inferiores a FL150?

• en estas operaciones ha sido fundamental el reabastecimiento en vuelo?
El reabastecimiento en vuelo hizo posible a una patrulla de F-18 en un vuelo de CAP permanecer más de ocho horas en el aire.
Los TK-10 españoles debieron cumplir dos misiones diarias durante el transcurso de las operaciones.

• los aviones de transporte españoles han volado un total de cerca de 9.000 horas, transportando 53.585 pasajeros y casi 5.000 toneladas de carga?
De ellas, el Ala 31 ha volado 7.500 horas, con más de 15.000 pasajeros y 3.000 toneladas.

• por lo que se refiere a los F-18 han volado un total de 21.950 horas?
De ellas, 19.560 horas en el cumplimiento de 7.997 misiones reales y 2.390 en 1.611 misiones de instrucción.

• el avión P-3B del 22 Grupo, durante su participación en la Operación Sharp Guard ha volado 1.676 horas en 164 misiones?

• la instalación de las dependencias del Destacamento Icaro en la Base Aérea de Aviano, obligó a adquirir módulos desmontables por un total de más de 76 millones de pesetas?
En el funcionamiento del Destacamento ha sido importante el coste en dinero. Se calcula que los gastos mensuales del destacamento ascendían a 37.000 euros y que en los últimos cinco años la Sección Administrativa de la Base Aérea de Zaragoza gastó un total de más de 33 millones de euros.

• el Destacamento Icaro ha merecido por su actuación la concesión de la Medalla Aérea?
Según todos los testimonios, la actuación del personal y medios del Ejército del Aire en las misiones cumplidas por el Destacamento Icaro ha sido ejemplar y ha merecido el reconocimiento de las dotaciones de otras naciones que han cooperado con él.
Mención especial merece además el aprecio general por las paellas, tortillas de patatas y sangría que se servían en sus comedores.